Nachrichten

über

Industrie, Handel und Verke

aus dem

Statistischen Departement

im

K. K. Handels-Ministerium.

XIV. Band.

Wien, 1878.

Druck und Verlag der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

Mittheilungen

der

k. und k. österreichisch-ungarischen

Consulats-Behörden.

Zusammengestellt

vom

Statistischen Departement

im

K. K. Handels-Ministerium.

VI. Jahrgang.

Wien, 1878.

Druck und Verlag der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

Sachregister.

Bestand der k. und k. Consularämter.

Argentina.

Buenos Aires. Wirthschaftliche Lage der Argentinischen Republik:

Belgien.

Antwerpen. Handel im Jahre 1877:

Deutsches Reich.

Baden.

Sachsen.

Württemberg.

Frankreich (sammt Colonien).

Grossbritannien und Irland (sammt Colonien).

Seite

London. Die wirthschaftlichen Ergebnisse des Jahres 1877 in Grossbritannien:

Queenstown. Handel und Landwirthschaft in Irland:

Rangoon. Wirthschaftliche Verhältnisse im Jahre 1876:

Italien.

Livorno. Handels- und Schifffahrtsverkehr im Jahre 1877:

Mailand. Wirthschaftliche Lage der Lombardei im Jahre 1877:

Niederlande.

Ottomanisches Reich.

Bosnien und Herzegowina.

Livno. Wirthschaftliche Verhältnisse des westlichen Bosnien:

Bulgarien.

Klein-Asien.

Rumelien.

Syrien.

Süd-Albanien und Thessalien.

Romanien.

Russland.

Schweden und Norwegen.

Schweiz.

St. Gallen. Wirthschaftliche Verhältnisse im Jahre 1877:

Spanien (sammt Colonien).

Almeria. Wirthschaftliche Verhältnisse der Provinz Almeria im Jahre 1877:

Barcelona. Schifffahrts- und Handelsverkehr im Jahre 1877:

Havanna. Wirthschaftliche Verhältnisse der Insel Cuba im Jahre 1876:

Vereinigte Staaten von Amerika.

— Wirthschaftliche Verhältnisse:

Handels- und Schifffahrtsverkehr von Edinburg und Leith im Jahre 1876.

Edinburg. In commerzieller Hinsicht war das Jahr 1876 für die meisten Handelszweige nur eine Periode von Unthätigkeit und Flanheit der Märkte, trotzdem in langen Zwischenräumen Geld zu den annehmbarsten Bedingungen leicht zu erhalten war. Bei Beginn des Jahres auf 5 pCt. stehend, ermässigte sich der Bankdisconto am 27. Januar auf 4, am 23. März auf 3½ und am 20. April auf 2 Percent, welcher Standpunkt bis zum Schlusse des Jahres eingehalten wurde.

Capitalien zu einem niederen Zinsfusse muntern gewöhnlich zu grösserer Speculation und überhaupt zu regeren Handelsoperationen auf; aber im letztverflossenen Jahre fand gerade das Gegentheil statt. Leblosigkeit herrschte sowohl im Actien-Geschäft und in den Fabriken, wie auch im Verkaufe fast sämmtlicher nothwendigen Erzeugnisse. Die erzielten Gewinne sind daher ohne Zweifel nicht sehr zahlreich und von Belang gewesen.

Dabei war aber der Geschäftsgang ein gesunder und bedeutende Fallimente haben nur wenige stattgefunden. Für Schottland stellt sich deren Gesammtzahl auf 133, darunter ein ziemlich bedeutendes Falliment in Leith, wo ein im Getreideexport beschäftigtes Haus mit Passiven im Betrage von 14.000 £ seine Zahlungen einstellte. Die in Edinburg selbst vorgekommenen Fälle betrafen zumeist kleinere Geschäftsleute, als: Commissionsagenten, Kohlenhändler, Importeure von Provisionen etc.

Merkwürdig erscheint es, dass trotz der allgemein herrschenden Flauheit die Einfuhr von Luxusgegenständen im Verhältniss zu andern Jahren bedeutend zugenommen hat, welcher Umstand am besten beweist, dass sich die Capitalien angesammelt haben.

Der Werth der Einfuhr belief sich für das ganze Vereinigte Königreich im Jahre 1876 auf 374,003.771 £, gegen 373,941.125 £ in 1875 und 370,054.834 £ in 1874; dagegen betrug die Ausfuhr nur 200,575.856 £, gegen 223,165.963 und resp. 239,558.121 £ in den zwei Vergleichsjahren.

In Betreff des letztjährigen Exports, welcher im Vergleiche zu dem von 1875 um 12 Percent niedriger erscheint, kommt übrigens der Umstand in Betracht, dass viele der ausgeführten Waaren früheren Jahren gegenüber im Werthe gesunken sind, während die ausgeführte Menge eine grössere war. Dies gilt zunächst von Alkali, Kohlen, Baumwollgarnen und Baumwollmanufacten, deren Export sich vermehrt hat, bei gleichzeitiger Reduction des Preises um 11 pCt.

Von den eingeführten Gegenständen des nothwendigen Bedarfes haben sich Zucker, Kaffee, Cacao und Reis vertheuert. Infolge dessen werden gewisse Bevölkerungsclassen, namentlich die in der Eisenindustrie verwendeten Arbeiter, ziemlich zu leiden haben, indem ihre Beschäftigung keine anhaltende ist und ihr Arbeitslohn ziemlich verringert wurde.

Die commerziellen Verhältnisse Schottlands in 1876 unterscheiden sich nur wenig von denjenigen in den beiden Vorjahren. Contracte für eiserne Segelschiffe

variirten zwischen 14 und 15 £ per Tonne, standen also gegen die Durchschnittskosten in 1875 um 1 £ zurück.

Die während der Zeit der überaus hohen Kohlenpreise eingetretene Nachfrage für Segelschiffe blieb auch im vorigen Jahre eine anhaltende, die Frachten waren abrr nur mittelmässig; und da der Personenverkehr zwischen schottischen Häfen und Amerika sehr abgenommen hat, lenkten schottische Häuser ihre Aufmerksamkeit mehr nach Ost-Afrika hin.

Die Geschäfte in Zucker gingen von einem Extrem zum andern; aussergewöhnlicher Flauheit folgte eine beispiellose Thätigkeit. In den ersten sechs Monaten fielen die Preise, und der Markt war ohne alles Leben. Während der zweiten Jahreshälfte ging der Werth des Artikels in die Höhe und es herrschte in allen Zweigen des Zucker-Geschäftes fortwährend Rührigkeit.

Mitte November wurden gute, trockene braune Qualitäten B. P. Westindien mit 30 s. 6 d. bis 31 s., guter amerikanischer Pernam mit 30 s. bis 30 s. 6 d., schwimmender Java-Mauritius Nr. 14 mit 33 s. 6 d. bis 34 s. notirt, daher um 11 s. pr. Centner höher als im März. Im December war der Markt wieder etwas ruhiger; die Preise blieben aber fest, da die Vorräthe in London, Liverpool, Bristol und in den schottischen Häfen auf 89.189 Tonnen reducirt waren, gegen 132.003 Tonnen in 1875. Ueberdies ist in Frankreich die Zuckerrübenernte schlecht ausgefallen, und betrug die Zuckerproduction daselbst nur 200.000 Tonnen, gegen 462.000 Tonnen in 1875.

Der Theemarkt war das ganze Jahr hindurch fest. Seit den letzten 11 Jahren sind keine directen Theeladungen in schottischen Häfen angekommen. Küstenweise gelangten nach Leith 3,471.070 Pfd., nach Glasgow 6,957.559 Pfd., nach Aberdeen 936.115 Pfd. und nach Dundee 738.052 Pfd., im Ganzen also 12,102.796 Pfd., ungererhnet jene Menge, welche von London pr. Eisenbahn nach Schottland gesandt wurde.

Von Guano wurden in Schottland 15.000 Tonnen importirt; der Vorrath am Schlusse des Jahres betrug ungefähr 10.000 Tonnen.

Die Gebarungsergebnisse der schottischen Banken waren auch im Jahre 1876 für die Actienbesitzer und das allgemeine Publikum zufriedenstellend, obgleich diese Institute trotz der vielen unbenützten Capitalien um 13.500 £ weniger Gewinn als in 1875 erzielten. Dass dieser letztere dennoch so bedeutend ausfiel, ist wohl der Solidität der Banken selbst und dem gesunden Vorgehen im Handel überhaupt zuzuschreiben. Dem leichten Geldausgeben wurden allerdings Schranken gesetzt. Die Depositen waren mässig, sowie auch der Banknotenumlauf nicht die Höhe von 1875 erreichte. Nachstehend folgt ein detaillirter Ausweis über die Gebarung der Banken im Jahre 1876:

Banken	Depositen und Notenumlauf	Accepte und Wechsel	Rest und Dividenden	Baargeld, Noten anderer Banken, Staats-Papiere	Verbindlichkeiten dem Publikum gegenüber	Dividende in	
	£	£	£	£	£	1876	1875
Bank of Scotland . .	11,060.514	2,161 609	498.727	3,738.671	13,225.123	15	14
Royal Bank of Scotland	11,547.464	688.632	631.680	4,164.116	12,236.096	9½	9½
British Linen Company	8,408.431	467.553	515.592	2,649.630	8,865.984	13	13
Commercial Bank . .	10,263.937	521.199	503.545	3,814.680	10,785.136	15	15
National Bank . .	11,857.893	1,331.505	594.350	4.599.202	13,189.398	15	16
Union Bank	10,392 488	426.594	559.505	3,162.399	10,819.082	13	15

Banken	Depositen und Notenumlauf	Accepte und Wechsel	Rest und Dividenden	Baargeld, Noten anderer Banken, Staats-Papiere	Verbindlichkeiten dem Publikum gegenüber	Dividende in	
	£	£	£	£	£	1876	1875
Clydesdale Bank . .	7,408.322	476.744	619.414	2,487.190	7,885.066	14	12½
City of Glasgow Bank	9,214.412	1,305.374	586.365	3,081.681	10,539.786	11	12½
North of Scotland Bank	3,063.114	.	231.780	941.511	3,053.104	12½	14
Aberdeen Town and County Bank . .	2,074.821	.	155.067	612.262	2,074.811	13¾	11.
Caledonian Bank .	1,273.163	.	102.547	529.143	1,273.183	14	14
Summe für 1876	86,564.559	7,382.210	5,028.572	29,780.785	93,946.769	.	.
Summe für 1875	87,053.683	6,382.135	4,952.351	30,040.939	93,435.798	.	.
In 1876:							
Zunahme	.	1,000.075	76.221	.	510.971	.	.
Abnahme	489.124	.	.	260.154	.	.	.

Nach den Depositen und dem Notenumlauf bemessen, waren die arbeitenden Hilfsquellen der Banken noch immer bedeutend, erscheinen aber doch gegen das Vorjahr um 489.121 £ niedriger. Die grösste Reduction fand übrigens in dem Banknotenumlaufe statt, da die reinen Depositen nur um 31.139 £ abgenommen haben. Dies ist ein bemerkenswerther Umstand, indem die schottischen Banken seit vielen Monaten nur geringe Zinsen zahlten, während die indischen und Colonialbanken, die Leih- und Baugesellschaften Depositen zu einem viel höheren Zinsfusse suchen mussten.

Den Verpflichtungen der Banken im Gesammtbetrage von 93,946.769 £ stand ein Besitz an Bargeld, Consols und andern Werthpapieren pr. 29,780.785 £ gegenüber; eine genügende Summe, um ausserordentlichen Anforderungen entsprechen zu können.

Schottische Banknoten werden hier der Bequemlichkeit halber noch immer dem gemünzten Gelde vorgezogen.

Die Geschäfte der Edinburg-Leither National-Versicherungs-Sparbank mit den Einlegern waren in 1876 zahlreicher als im Vorjahre und hatten eine Vermehrung der Bankfonds (mit Einschluss der Zinsen) um 76.760 £ zur Folge, so dass dieselben auf 1,077.206 £ stiegen.

Am Schlusse des Jahres 1875 befanden sich in der Casse der Sparbank 994.307 £, die Einlagen in 1876 betrugen 380.296 £, die zu den Depositen geschlagenen Zinsen 29.130 £; zurückgezogen wurden aus der Bank 333.054 £. In 1875 haben sich die Einlagen mit 359.277 £, in 1874 mit 345.809 £, in 1873 mit 321.161 £, dagegen die Zurückzahlungen mit 327.260, 309.502 und resp. 329.146 £ beziffert.

Neue Einzahler kamen in 1876 10.322 hinzu, gegen 9776 in 1875. Die Gesammtzahl der Einzahler stellte sich auf 51.043, daher um 2012 höher als im Vorjahre. Es wurden 121.359 Ein- und 68.806 Rückzahlungen gemacht.

In der Leither Filiale ist die Anzahl der Einleger von 3957 auf 4146 und der Depositenbetrag von 53.388 auf 64.000 £ gestiegen.

Die Edinburger Schulvorsteher haben die Lehrer ersucht, ihren Zöglingen Verträge über Sparsamkeit zu halten; auch geht man ernstlich mit der Errichtung von Penny-Sparcassen in den Schulen um.

Der letztjährige Getreidehandel zeigte keine grosse Veränderung, wohl aber nahmen die Weizenpreise allmälig und namentlich gegen Ende des Jahres eine steigende Tendenz an. Obgleich nun Weizen lange Zeit hindurch, so zu sagen, billig war und deshalb den Kaufmann zur Speculation einlud, waren doch die Operationen durchaus nicht grossartig und wurden mit Vorsicht durchgeführt.

Bei Beginn des Jahres waren in den wichtigsten britischen Häfen die Getreide-Vorräthe sehr ansehnlich und betrugen an Weizen ungefähr $2^1/_2$ Mill. und an andern Cerealien ungefähr 1 Mill. Quarter. In Anbetracht dieser Vorräthe hegte man nicht die Besorgniss, als könnten die Preise zu sehr in die Höhe gehen, vorausgesetzt, dass das Frühlingswetter den jungen Saaten ein günstiges sei.

Späterhin kam man zu der Ansicht, dass die 1876er Weizenernte die schlechteste sei, die es seit dem Jahre 1852 gegeben. Dessenungeachtet schlugen die Preise nur wenig auf; der Markt blieb flau; auf Speculation wurden verhältnissmässig nur geringe Mengen Weizen genommen, und das Publikum fing an zu glauben, dass es nicht viel ausmache, ob das Wetter gut oder schlecht, und die Ernte eine reiche oder spärliche sei, sich damit tröstend, dass die Zufuhren vom Auslande den Ausfall, wie im Jahre 1875, leicht wieder gutmachen würden.

Es ist merkwürdig, dass diese Ansicht so lange Stand halten konnte, indem doch bekannt war, dass die im Jahre 1876 in Grossbritannien mit Weizen bebaute Fläche nur 3,136.000 Acres betrug, also um 678.000 Acres weniger als in 1875, und um 20 pCt. weniger gegen den Durchschnitt der letztverflossenen 7 Jahre.

In 1875 wurden von einheimischem Weizen 8,700.000 Quarter auf den Markt gebracht; die Zufuhren aus dem Auslande betrugen ungefähr 14 Mill. Quarter Weizen, die grösste Menge, welche innerhalb eines Jahres nach Grossbritannien importirt wurde. Diese bedeutenden Zufuhren, welche meistens von den Vereinigten Staaten, Canada und Russland kamen, verursachten, dass die Preise mässig blieben.

Was man für den Verbrauch nicht benöthigte, wurde aufgespeichert, freilich nicht zum Vortheil der Verschiffer und Importeure; aber dem Verzehrer brachten gerade diese Vorräthe gutes Brod zu ausserordentlich mässigem Preise.

Die Ernte von 1876 war besser als die des Vorjahres, wenn auch in Schottland infolge der nassen Witterung das Erträgniss an Weizen sehr unbefriedigend ausfiel. In England hatte man während der Monate Juni und Juli und in der ersten Hälfte August ausgezeichnetes Wetter und die Ernte fand um 14 Tage früher statt, als man angenommen hatte.

Weizen zeigte sich in der Qualität sehr fein, Gerste und Hafer ziemlich gut. Selbst in Schottland waren einige Farmer so glücklich, ihren Weizen früh schneiden und bei günstigem Wetter schnell einbringen zu können. Dagegen haben die Pächter in den Grafschaften oberhalb der Forth und nicht wenige in den südlich von hier gelegenen Shires empfindlichen Schaden gelitten.

Vom 1. September, d. i. vom Beginn des sog. Getreidejahres, bis 16. December 1876 hat der Weizenimport sehr abgenommen, indem derselbe im Ganzen nur 2,644.407 Quarter betrug, gegen 4,586.740 Quarter in derselben Periode des Vorjahres. Diese Abnahme ist zumeist der geringeren Einfuhr aus Amerika infolge der niederen Preise in britischen Häfen zuzuschreiben.

Am 1. Januar 1876 stand britischer Weizen auf 45 s. 9 d. pr. Quarter, und bis Mitte März zeigten die Preise eine fallende Tendenz. Am 18. dieses Monats notirte man 42 s. 9 d., somit um 3 s. weniger als bei Beginn des Jahres. Dann stiegen die Preise allmälig auf 48 s. 2 d., aber von Ende Juni bis Mitte August ging dieser Aufschlag wieder verloren, und die Preise sanken auf 45 s. 5 d. pr. Quarter herab. In der dritten Augustwoche trat in den Notirungen eine Besserung ein und bis Ende December hat ein Aufschwung bis auf 50 s. 8 d. stattgefunden.

Ausländischer Weizen erlitt ein ähnliches Fallen in den Preisen, und wenn auch späterhin gewisse Qualitäten um 9 und selbst 12 s. pr. Quarter stiegen, so stellt sich doch heraus, dass ausländischer Weizen während der zwölf Monate im Ganzen nur um 5 s. sich vertheuerte.

Einige Sorten Ghirka-Weizen bedangen im August 39—41 s. pr. Quarter, feinere Qualitäten 43—44 s.; californischer und australischer wurde zu 45 s. 6 d. bis 48 s. 6 d. und baltischer zu 49—53 s. angeboten. Von da an ging der Aufschlag zwar nur langsam, aber stetig vor sich, so dass gegen Ende December Ghirka 49 s. in ordinären und 50—53 s. in feinen Qualitäten galt. Californischer, australischer und weisser baltischer Weizen fand Käufer zu 56 s. 6 d. bis 58 s. 6 d., rother baltischer zu 55—57 s.

Die Einfuhr von Cerealien und Mehl nach Edinburg-Leith auf dem Seewege gestaltete sich in den Jahren 1875 und 1876 folgendermassen:

		1875	1876	Zu- oder Abnahme in 1876
Weizen	Quarter	488.630	460.832	— 27.798
Gerste	„	180.702	191.668	+ 10.966
Hafer	„	146.832	149.177	+ 2.345
Bohnen	„	39.044	39.080	+ 36
Erbsen	„	26.829	31.110	+ 4.281
Wicken	„	1.017	2.478	+ 1.461
Roggen	„	10.317	4.865	— 5.452
Malz	„	610	487	— 123
Mais	„	79.502	173.028	+ 93.526
Mehl	Säcke	272.178	287.724	+ 15.546

Es ist hier noch zu bemerken, dass Edinburg-Leith im Jahre 1876 eine ansehnliche Menge Weizen von Glasgow per Eisenbahn bezog.

Die Vorräthe in Leith betrugen am 31. December:

		1875	1876	Zu- oder Abnahme in 1876
Weizen	Quarter	111.483	67.071	— 44.412
Gerste	„	30.238	14.146	— 16.092
Hafer	„	11.420	16.107	+ 4.687
Bohnen	„	2.712	12.214	+ 9.502
Erbsen	„	733	5.037	+ 4.304
Mais	„	6.490	33.252	+ 26.762
Mehl	Säcke	20.885	23.063	+ 2.178

In den Händen der Müller befanden sich ungefähr 100.000 Quarter Weizen und Mehl.

Ungeachtet jetzt in Grossbritannien an Kornfrüchten und Fleisch ohne Zweifel bedeutend mehr als vor 30 Jahren producirt wird, hat doch die Einfuhr an Lebensmitteln ungemein zugenommen. In 1845 wurden 4,959.740 Ctr., in 1875 dagegen 59,546.620 Ctr. Weizen und Mehl importirt, während gleichzeitig die Bevölkerung von 28 auf 32 Millionen stieg. Diese letztere hat also in der angegebenen Zeit um etwas über 14 pCt., die Einfuhr von Weizen und Mehl dagegen um 1200 pCt. sich gesteigert.

Hand in Hand mit diesem wachsenden Import ging auch die Zunahme in der Einfuhr von Fleisch. In 1845 wurden 16.833 Ochsen, in 1875 aber 263.884 importirt,

also nahezu 16mal mehr als im erstgenannten Jahre. Eine noch grössere Steigerung zeigt sich bei Schafen und Lämmern. Von diesen wurden in 1845 15.957 und resp. 985.652, in 1875 aber ungefähr 61mal mehr importirt.

Im Jahre 1875 wurden ferner 5483 Ctr. Schinken und Speck, 87.815 Ctr. Rind- und 39.700 Ctr. Schweinefleisch in Stücken, dagegen in 1876 von den genannten Lebensmitteln 2,638.875, 215.581 und resp. 266.663 Ctr. importirt.

Diese vermehrte Einfuhr könnte leicht zu der Annahme führen, dass die Agricultur des Landes darunter gelitten habe. Es wird aber hier gegenwärtig ebensoviel Getreide gebaut, wie früher, und die Cultivirung von Wiesen und Weideland ist in steter Zunahme begriffen, welcher Umstand beweist, dass bei den hohen Fleischpreisen Grasland sich gut lohnt.

In Schottland waren bebaut mit:

	1875		1876	
Weizen	102.137	Acres	78.192	Acres
Gerste	264.834	"	270.197	"
Hafer	1,004.888	"	1,021.764	"
Roggen	9.766	"	9.118	"
Bohnen	27.328	"	26.330	"
Erbsen	1.976	"	1.914	"
	1,410.929	Acres	1,407.515	Acres
Kartoffeln	157.671	Acres	154.709	Acres
Turnips	503.323	"	515.276	"
Mangold	2.158	"	1.893	"
Rüben	984	"	1.003	"
Rübsamen u. dgl. .	5.094	"	5.485	"
Wicken, Klee etc. .	15.319	"	14.476	"
	684.549	Acres	692.842	Acres

Mit Flachs waren 239 Acres bebaut, gegen 150 Acres in 1875. Brach lagen 17.785 (gegen 16.876) Acres; unter wechselweiser Bebauung befanden sich 1,393.011 (gegen 1,385.369) Acres; Wiesen und Weideland bedeckten eine Grundfläche von 1,129.369 (gegen 1,110.025) Acres.

Für landwirthschaftliche Zwecke wurden gehalten: 138.527 gezähmte Pferde (gegen 136.302 in 1875); 50.141 (gegen 47.340) ungezähmte Pferde und Zuchtstuten; 394.749 (gegen 396.863) Milchkühe; 1,132.537 (gegen 1,143.080) Stück anderes Rindvieh; 6,989.719 (gegen 7,170.994) Schafe; 154.099 (gegen 151.213) Schweine.

Während der örtliche Verbrauch an Eisen im Jahre 1876 sich erhöhte, hat der Export bedeutend abgenommen. Die Erwartungen, welche man bei Beginn des Jahres hegte, sind nicht in Erfüllung gegangen. Der Preis für Roheisen, welcher Anfangs Januar auf 64 s. 9 d. stand, schwang sich bis Mitte dieses Monats auf 66 s. 6 d. empor. Dies war die höchste Notirung während des ganzen Jahres.

Bis Ende August schwankte der Werth des Artikels bedeutend und sank sogar auf 55 s. 9 d. herab; dann aber besserte sich der Markt und im November wurde für Warrants 60 s. gefordert. Dieser Preis konnte sich jedoch nicht lange halten, sondern fiel schrittweise auf 57 s. 9 d. Die Durchschnittsnotirung des Jahres war 58 s. 6 d.

Bei der Thätigkeit von durchschnittlich 116 Hochöfen wurden im Jahre 1876 1,103.000 Tonnen Eisen, daher um 53.000 Tonnen mehr als in 1875 erzeugt. Diese Zunahme bei einer geringeren Anzahl Hochöfen ist der Verbesserung der letzteren und den regelmässigeren Leistungen der Arbeiter zuzuschreiben. Der Tageslohn belief sich durchschnittlich auf 4 s. 6 d.

Küstenweise wurden 166.190 Tonnen Eisen versandt, gegen 174.056 Tonnen in 1875, und 166.104 Tonnen in 1874. Die Ausfuhr nach dem Auslande betrug 303.752 Tonnen, gegen 368.453 und resp. 296.803 Tonnen in beiden Verjahren.

Ihrer Bestimmung nach vertheilen sich diese Exportmengen folgendermassen:

Bestimmung	1876	1875	1874
Frankreich	28.722 Tonnen	32.927 Tonnen	25.803 Tonnen
Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Holland	162.547 „	185.269 „	130.983 „
Belgien, Dänemark, Schweden, Norwegen	24.197 „	31.887 „	32.819 „
Russland	14.626 „	23.435 „	23.295 „
Spanien und Portugal	12.108 „	12.588 „	8.830 „
Italien	20.477 „	19.510 „	19.030 „
Vereinigte Staaten	26.445 „	44.107 „	36.467 „
Britisch-Amerika	20.488 „	30.384 „	20.984 „
Ostindien, China, Australien, Süd-Amerika	10.339 „	22.955 „	16.227 „

Der Consum an schottischem Eisen betrug 370.000 Tonnen und der an englischem 285.000 Tonnen, daher gegen das Jahr 1875 um 10.000 und resp. 65.000 Tonnen mehr.

Am Jahresschlusse waren 363.000 Tonnen, gegen 193.000 Tonnen in 1875, vorräthig.

Der Betrieb der schottischen Leinen- und Jute-Spinnereien hat während des Jahres 1876 keineswegs glänzende Resultate geliefert; im Gegentheil, man weiss nicht, ob man mehr über die Flauheit im Leinenhandel oder über die Niedergedrücktheit des Jute-Marktes klagen soll.

Es waren nicht nur alle jene Ursachen vorhanden, welche auch in andern Handelsbranchen Leblosigkeit bewirkten, sondern es kamen deren noch andere hinzu, so dass nur von Verlusten die Rede sein kann.

Der grösste Uebelstand, mit welchem die genannte Industrie zu kämpfen hatte, waren geringe Einfuhr, schlechte Qualität und hohe Preise des Rohmaterials. Hiezu kam der geringe Begehr Amerika's nach Hausleinen und schliesslich die ungemeine Billigkeit von Baumwolle und Baumwollwaaren.

Gegen Schluss des Jahres 1875 hatten die Flachspreise ihren Höhepunkt erreicht, und während die Spinnereien und Webereien für ihre Waaren einen verhältnissmässig höheren Preis nicht zu erzielen vermochten, nahmen auch die Vorräthe nicht sehr zu.

Die Hoffnung, dass der Frühling des Jahres 1876 der Anfang einer besseren Zeit sein und die Nachfrage seitens des In- und Auslandes an Bedeutung zunehmen werde, ging nicht in Erfüllung. Die Spinner hatten mit den hohen Preisen des Rohstoffes zu kämpfen; in einigen Spinnereien wurden die Maschinen ausser Thätigkeit gesetzt, in andern wurde nur die halbe Zeit gearbeitet; und was die Webereien etc. betrifft, so fanden dieselben für ihre Erzeugnisse keine Kunden.

Während der ersten 8 Monate zeigten die Garnpreise ununterbrochen eine fallende Tendenz; dabei blieb aber das Rohmaterial immer theuer. Glücklicherweise stellte sich dann eine bessere Nachfrage ein, Flachs wurde billiger und gegen Ende des Jahres waren fast sämmtliche Vorräthe an Garnen und Tüchern abgesetzt.

Die Jute-Industrie litt am meisten durch die frühere Ueberproduction, sowie durch die Concurrenz auf dem Continent und in Calcutta. Der letztere Platz ist jetzt ein mächtiger Rivale Dundee's und seine Waaren finden bereits gute Abnahme in Californien, Australien und Aegypten, indem er grössere Vortheile zu bieten vermag

als Dundee. Infolge dieser Concurrenz konnten schottische Jutemanufacturen nur zu sehr billigen Preisen Käufer finden.

Die Production von Garnen und andern Artikeln wurde durch das Falliren einiger Dundee'er Häuser reducirt. Die andern Fabriken hätten aus diesem Umstand grössere Vortheile gezogen, wenn nicht das Rohmaterial wieder im Preise gestiegen wäre.

Die Geschäfte in Flachs blieben sehr begrenzt, indem derselbe in den baltischen und Petersburger Districten, wie auch um Riga schlecht ausfiel; nur Archangel und Pernau machten diesfalls eine Ausnahme.

In Dundee wurden während des Jahres 1876 importirt: 22.753 Tonnen Flachs, 1211 Tonnen Hanf und 111.665 Tonnen Jute, im Ganzen also 135.629 Tonnen, gegen 136.489 Tonnen in 1875.

Exportirt wurden in 1875 und 1876:

	1876	1875
Jute- und Leinenmanufacturen	35.359 Tonnen	597.935 Stück 1.496 Tonnen
Säcke	16.676 „	21,313.655 Stück 783 Tonnen
Flachs- und Jutegarne	8.795 „	6.423 „

Was den Wollhandel im Jahre 1876 betrifft, so war derselbe, verglichen mit andern Geschäftszweigen, ziemlich zufriedenstellend. Es herrschte nämlich eine sehr gute Nachfrage für Tweeds, die nun auch auf dem Continent mehr und mehr beliebten wollenen Kleiderstoffe, zu deren Erzeugung die englischen Fabrikanten den grössten Theil der schottischen Wolle aufkauften.

Die letzte Schur ist in Schottland um 5—10 pCt. niedriger ausgefallen als die des Vorjahrs. Die Preise erlitten zur Schurzeit einen Abschlag von 15—20 pCt., nahmen aber späterhin wieder eine steigende Tendenz an.

Die Aussichten auf eine Besserung des Wollgeschäfts sind im Allgemeinen gut, ungeachtet die Einfuhr von Wolle aus Australien und Neuseeland von Jahr zu Jahr zunimmt und daher nicht wenig den hiesigen Markt beeinflusst.

Am Schlusse des Jahres 1876 notirte man pr. Pfund folgende Preise: Half bred hogs 16—19 d.; half bred Widder 15—17$^1/_4$ d.; cross bred hogs 15—16 d.; weisse Cheviot hogs 16—18 d.; ungewaschene Cheviot hogs 11—14 d.; laid Cheviot 10—15 d.; ungewaschene derlei Wolle 8—11 d.; laid cross 7—8 d.; weisse Hochland 8—9$^1/_4$ d.; gewaschene Hochland 9—11 d.; laid Hochland 5$^1/_2$—6$^3/_4$ d.

Für den schottischen Leder- und Häutehandel war das Jahr 1876 ein nicht leicht zu vergessendes. Es gab Zeiten, wo in einem oder dem andern Zweige die Preise einen grösseren Fall erlitten oder der Verkehr sich mehr oder weniger einer völligen Unthätigkeit näherte; aber eine so anhaltende Gedrücktheit des Marktes wie in 1876 hat wohl nie stattgefunden.

Dass man den mannigfaltigen Schwierigkeiten nicht unterlag, ist hauptsächlich den reichen Hilfsquellen, sowie auch dem gesunden Geschäftsgange der Gerbereien, welche infolge dessen ihre Stellung gegen die gewaltige Concurrenz Amerika's zu behaupten vermochten, zuzuschreiben.

Während der ersten Hälfte des Jahres war der Ledermarkt sehr flau. Die Preise, namentlich für leichte und ordinäre Sorten, gingen mehr und mehr zurück. Trotzdem kaufte man, so zu sagen, von der Hand zum Munde. Die Nachfrage stand darum doch nicht ausser Verhältniss zur Production und Einfuhr. Von gutem dicken Leder waren die Vorräthe niemals übermässig gross, und die Preise hielten sich ziemlich fest.

Vom Juli angefangen änderte sich der Markt. In Amerika besserte sich der Handel und die Einfuhr von dort liess nach. Der Herbst nahte, die Nachfrage für Leder nahm zu und die Käufer versahen sich mit grösseren Vorräthen. Im September

hatten die Gerber, ohne dass ihnen niedrigere Preise geboten wurden, mehr Aufträge, als ihnen lieb war.

Die Thätigkeit des Marktes erreichte im October ihren Höhepunkt. Oberleder und dickes, dehnbares Leder wurde in Masse und zu erhöhten Preisen abgesetzt. Erst gegen Jahresschluss herrschte auf dem Markte ein mehr ruhiger Ton, da Aussicht auf Erhaltung des Friedens vorhanden war.

Schottisches Leder und Häute hatten zu Ende December der Jahre 1875 und 1876 folgende Preise:

Leder	1875				1876			
Geschorene Häute	$16\frac{1}{2}$	bis	$20\frac{1}{2}$	d.	14	bis	17	d.
Abgestutzte „	$14\frac{1}{2}$	„	16	d.	13	„	14	d.
Mittlere „	16	„	17	d.	14	„	$15\frac{1}{2}$	d.
Schwere „	$18\frac{1}{2}$	„	19	d.	$17\frac{1}{2}$	„	$18\frac{1}{2}$	d.
Sehr schwere „	20	„	22	d.	19	„	21	d.
Glanzleder, mittleres	20	„	22	d.	$18\frac{1}{2}$	„	21	d.
„ Kopfstücke	22	„	26	d.	20	„	24	d.
Braunes Schafleder:								
1. Qualität 15–18 Pfd.	18	„	22	d.	18	„	22	d.
2. „ 14–18 „	14	„	17	d.	20	„	24	d.

	Erste Classe		Zweite Classe			
	Mit und ohne Hörner		Mit Hörner		Ohne Hörner	
	1875	1876	1875	1876	1875	1876
Häute	d.	d.	d.	d.	d.	d.
93 Pfd. und darüber	$6\frac{1}{4}$	$6\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{4}$
84 „ bis 92 Pfd.	6	$6\frac{1}{4}$	$6\frac{1}{4}$	6	$5\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{4}$
79 „ „ 83 „	$5\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{4}$	6	$5\frac{3}{4}$	$5\frac{1}{4}$	5
74 „ „ 78 „	$5\frac{1}{4}$	$4\frac{3}{4}$	$5\frac{3}{4}$	5	5	$4\frac{1}{2}$
54 „ und darunter	$3\frac{7}{8}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{7}{8}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{4}$	3

Der Samenhandel entwickelte während des Jahres 1876 eine bedeutende Thätigkeit und die Preise zeigten fortwährend eine steigende Tendenz. Die Vorräthe waren vergriffen, und da die neue Saison mit geräumten Lagern begann, so konnte auf niedrige Preise nicht gerechnet werden. Gewissenlose Händler benützten die Gelegenheit, grosse Quantitäten verfälschten Kleesamen in den Handel zu bringen.

Von rothem Kleesamen war die Ernte in England eine gute, auf dem Continent aber eine ärmliche. Deutschland hatte nur sehr wenig feinen Samen zur Verfügung; auch Amerika ist in seiner gewöhnlichen Einfuhr zurückgeblieben.

Weisser Kleesamen war vollkommen aufgebraucht, weshalb auch die Preise schnell in die Höhe gingen. Die Ernte war in England eine leichte, in Deutschland eine ziemlich schwere.

Zu Ende December 1876 standen die Preise der einzelnen Samengattungen wie folgt:

Rother Kleesamen: englischer	90	bis	120 s.	pr. Ctr.
„ „ holländischer	75	„	90 s.	„
„ „ deutscher	70	„	90 s.	„
„ „ französischer	82	„	90 s.	„
„ „ amerikanischer	73	„	83 s.	„
Kuhgras	95	„	140 s.	„
Weisser Kleesamen, englischer	90	„	115 s.	„
„ „ ausländischer	80	„	100 s.	„
Alsyke	95	„	130 s.	„
Trifolium, englisches	45			
„ ausländisches	35	„	38 s.	„

Perennirendes Ryegras:	12 Pfd. pr. Bushel	14 s. pr Quarter
	14 „ „	18—19 s. „
	16 „ „	23 s. „
	18 „ „	26 s. „
	20 „ „	29 s. „
	22 „ „	32 s. „
	24 „ „	34 s. 6 d. „
	28 „ „	40 s. „
Sehr feines Ryegras:	28 „ „	44 s. „
Italienisches Ryegras:	ausländisches . . .	40—42 s. pr. Ctr.
	englisches	38—40 s. „

(Schluss folgt.)

Handels- und Schifffahrtsverkehr der Niederlande im Jahre 1876.

Amsterdam. Unter dem Einflusse der allgemeinen politischen Lage konnte im Jahre 1876 auch der holländische Verkehr zu keiner schwunghafteren Thätigkeit gelangen; indessen waren die erreichten Resultate fast ausnahmslos in allen Artikeln der Ein- und Ausfuhr gegen jene der beiden Vorjahre um Vieles günstiger. Die Bewegung des Handels zeigte sich im Ganzen lebendiger, da, wie dies in einigen Handels-Kammern des Landes mit gewisser Beruhigung anerkannt wurde, der Unternehmungsgeist sich wieder mehr zu regen schien und selbst die Speculation in einigen Haupt-Artikeln wenigstens zeitweilig sich wieder eingestellt hatte.

Dies war namentlich im Productengeschäfte der Fall. Die auf den Markt gekommenen Colonialproducte aus der 1875er Ernte waren, mit Ausnahme von Java-Tabak, sämmtlich von guter Qualität und reichlich gediehen, und obwohl die Zufuhren regelmässig stark blieben und auch für die nächstkommende Ernte gleichgünstige Ergebnisse in Aussicht standen, wurde doch bei constant anhaltendem Bedarfe Alles rasch und zu steigenden Preisen aus dem Markte genommen.

In den Preisen einiger Artikel ist zwar eine bedeutende Reaction eingetreten, und zeigten sich, wie bei Petroleum, auffallend beträchtliche Schwankungen, diese waren aber mehr oder weniger vorübergehend, so dass die Preislage im Ganzen als eine sehr hohe bezeichnet werden muss.

Für Java-Producte hat sich im Laufe der letzten acht Jahre der Marktwerth überhaupt so bedeutend gesteigert, dass sie ihren höchsten Stand so ziemlich erreicht haben, und weiterhin schon infolge der fortschreitenden Ausdehnung der Culturen eine entsprechende Reduction erfahren dürften.

Wesentlich begünstigt war der Handel durch den billigen Stand des Geldes. Von Ende August 1875 an hat sich der Bankdiscont unverändert auf 3 pCt. erhalten, während der Privatdiscont noch billiger, zeitweilig zu 2 pCt. angeboten wurde.

Geld war unausgesetzt reichlich vorhanden und offerirt, so dass die Privatbanken für Einlagen nur $1^1/_4$ bis 1 pCt. Interessen pr. Jahr bewilligten. Billiges Geld und hohe Waarenpreise kommen zwar dem Producenten, wie dem Handel zu Statten, nicht aber auch dem Consumenten, und hierin zeigt sich ein unnatürliches Verhältniss der Gegenwart, welches sich nach der einen oder andern Richtung hin wird ausgleichen müssen.

Auf dem Gebiete der Gesetzgebung war man sehr thätig. Vor Allem sei hier auf die Zollreformen hingewiesen, welche im Herbst 1876 in Angriff genommen wurden. Die damit im Zusammenhange stehenden Zollbefreiungen umfassen eine grössere Anzahl Rohstoffe und Halbfabrikate.

Weiters sind zur Vereinfachung und Erleichterung der Zollmanipulation vier Gesetze zu Stande gekommen; für Holzsäuren und das zu Raffineriezwecken bestimmte Salz wurde die Befreiung von der Accise verfügt, endlich die Steuer von der Bier- und Essigerzeugung geregelt.

Für volkswirthschaftliche Zwecke haben sich 23 Corporationen und Vereine neu constituirt; auch ist ein „Herdebuch für die Niederlande" nach österreichischem Muster zur Einführung gekommen.

Infolge der Ablehnung der internationalen Zuckerconvention wurde der bisherige Modus der Zuckerbesteuerung noch weiterhin mit dem Vorbehalt erstreckt, dass die bezügliche Gesetzesbestimmung über die Steuerbemessung noch vor dem 31. Juli 1878 revidirt werden soll.

Von hervortretendem Interesse waren die Verhandlungen der Generalstaaten in der Währungsfrage, die nach wiederholter Ablehnung der ministeriellen Vorlagen gegen Jahresschluss dahin entschieden wurde, dass bis zur weiteren definitiven Regelung die Goldmünzen zu 10 fl. neben den Silber-Standardmünzen Geltung haben sollen. Die betreffenden Gesetze erhielten auch ganz identische Anwendung für Niederländisch-Indien, so dass damit für Mutterland und Colonien eine vollkommene Münzeinheit erreicht wurde. Unter den grossen Bauführungen verdient die Vollendung des Eisenbahnviaducts durch die Stadt Rotterdam sammt Ueberbrückung der Rheinarme gegen Moerdyk, und zwar letztere als grossartigstes Brückensystem des Continents, eine besonders hohe Beachtung.

Von nicht minderer Bedeutung für die Folge sind auch die Vorarbeiten zur Trockenlegung des südlichen Theiles des Zuidersee's, welche im Jahre 1876 behufs conceptiver Feststellung des Systems so weit vorgeschritten sind, dass an der Ausführung des Werkes nicht mehr zu zweifeln ist.

Die gesammte Ein- und Ausfuhr der Niederlande in 1876, verglichen mit den Resultaten der zwei letzten Vorjahre, ist in den nachfolgenden Tabellen summarisch zusammengefasst:

Allgemeine Einfuhr.

Waarengattung	1876 Kilogramm	1875 Kilogramm	1874 Kilogramm
Asche, Pottasche	27,235.000	26,326.000	22,733.000
Baumwolle	69,336.000	57,715.000	59,050.000
Bier	3,685.000	3,765.000	3,694.000
Branntwein	6,559.000	9,009.000	7,805.000
Butter	1,348.000	1,356.000	3,975.000
Droguen, Farbwaaren und Chemikalien	100.277.000	100,367.000	97,785.000
Kartoffelmehl und derlei Fabrikate	2,276.000	3,955.000	2,989.000
Fettstoffe	27,401.000	17,932.000	24,180.000
Fische	8.745.000	7,776.000	7,526.000
Flachs und Hanf	13,890.000	11,741.000	12,761.000
Fleisch	10,124.000	4,245.000	7,066.000
Früchte, frische	14,139.000	12,895.000	10,121.000
„ andere	25,183.000	22,799.000	20,021.000
Garne	37,071.000	37,712.000	39,036.000
Weizen	405,405.000	259,089.000	261,671.000
Roggen	290,593.000	271,955.000	276,620.000

Waarengattung	1876 Kilogramm	1875 Kilogramm	1874 Kilogramm
Gerste	126,281.000	102,592.000	104,149.000
Enchweizen	8,486.000	13,522.000	6,266.000
Glas und Glaswaaren	25,449.000	23,520.000	21,418.000
Häute, Felle und Leder	21,734.000	28,926.000	24,010.000
Schiffbau- und ordinäres Werkholz	723,253.000	491,050.000	608,645.000
Feines Werkholz	6,175.000	9,293.000	8,740.000
Farbholz	17,246.000	14,173.000	13,019.000
Thongeschirre und Porzellanwaaren	92,900.000	82,223.000	69,983.000
Kaffee	92,062.000	110,161.000	87,419.000
Kurzwaaren	9,490.000	9,808.000	10,432.000
Gerbelohe	4,686.000	6,134.000	5,611.000
Manufacturen	32,956.000	31,063.000	31,629.000
Maschinen	25,435.000	28,174.000	36,619.000
Mehl	14,247.000	16,517.000	18,672.000
Metalle, roh	483,234.000	528,503.000	481,452.000
„ bearbeitet	152,226.000	85,512.000	77,758.000
Oel	132,553.000	132,398.000	125,474.000
Papier	11,875.000	10,366.000	10,646.000
Reis	76,545.000	86,598.000	78,141.000
Salz	45,843.000	54,451.000	55,979.000
Samen und Saaten	163,969.000	136,190.000	121,431.000
Schafwolle	24,594.000	20,327.000	19,463.000
Schwefel	4,848.000	6,073.000	6,624.000
Sirup, Melasse	3,106.000	3,244.000	3,792.000
Specereiwaaren	3,064.000	3,342.000	3,396.000
Steinkohlen	2,601,788.000	2.273,871.000	1.972,167.000
Stuhlrohr	3,415.000	2,407.000	3,522.000
Tabak und Cigarren	44,789.000	35,189.000	43,444.000
Thee	4,260.000	4,168.000	4,456.000
Theer und Pech	8,654.000	8,603.000	9,940 000
Thran	4,576.000	5,399.000	4.438.000
Wein in Gebinden	26,147.000	24,550.000	24,989.000
„ „ Flaschen	10,732.000	10,223.000	10,960.000
Zucker, roher	116,933.000	100,464.000	127,128.000
„ anderer	3,518.000	5,132.000	4,985.000

Allgemeine Ausfuhr.

Waarengattung	1876 Kilogramm	1875 Kilogramm	1874 Kilogramm
Asche, Pottasche	22,578.000	24,731.000	12,438.000
Baumwolle, rohe	58,290.000	54,376.000	51,142.000
Bier	4,498.000	4,238.000	4,212.000
Branntwein	32,589.000	35,252.000	35,317.000
Butter	23,045.000	18,587.000	20,672.000
Droguen, Farbwaaren und Chemikalien	66,143.000	71.736.000	83,625.000
Kartoffeln	10,924.000	9,327.000	11,267.000
Essig	1,213.000	864.000	887.000
Fettstoffe	12,462.000	10,628.000	13,962.000
Fische	34,450.000	39,915.000	39,103.000
Flachs und Hanf	22,831.000	23,764 000	30,465.000

Waarengattung	1876 Kilogramm	1875 Kilogramm	1874 Kilogramm
Fleisch	11,933.000	8,262.000	7,474.000
Früchte, frische	17,588.000	16,802.000	21,567.000
„ andere	10,745.000	10,042.000	10,243.000
Garne	20,806.000	21,321.000	22,868.000
Weizen	261,308.000	137,526.000	153,400.000
Roggen	125,970.000	87,600.000	120,077.000
Gerste	52,372.000	47,045.000	46,520.000
Hafer	65,227.000	50,790.000	55,392.000
Glas und Glaswaaren	15,361.000	13,738.000	17,009.000
Hadern	4,571.000	4,671.000	5,559.000
Häute, Felle und Leder	19,762.000	20,313.000	22,028.000
Schiffbau- und ordinäres Werkholz	121,585.000	141,328.000	175,657.000
Feines Werkholz	1,668.000	3,956.000	3,652.000
Farbholz	14,723.000	12,514.000	11,978.000
Thongeschirre und Porzellanwaaren	63,997.000	60,756.000	70,141.000
Käse	30,013.000	31,513.000	28,338.000
Kaffee	77,561.000	71,445.000	62,713.000
Kurzwaaren	6,155.000	6,208.000	6,708.000
Gerbelohe	3,106.000	3,893.000	3,208.000
Manufacturen	26,521.000	29,820.000	30,013.000
Maschinen	15,010.000	17,574.000	25,143.000
Mehl	13,038.000	8,753.000	9,416.000
Metalle, roh	444,634.000	470,667.000	351,821.000
„ bearbeitet	92,199.000	56,449.000	108,169.000
Oel	99,046.000	109,353.000	99,490.000
Papier	13,497.000	11,956.000	13,673.000
Reis	31,866.000	26,273.000	26,614.000
Saaten	56,271.000	37,272.000	27,605.000
Salz	1,784.000	4,389.000	10,752.000
Schafwolle	22,476.000	18,237.000	16,935.000
Schwefel	3,511.000	4,651.000	4,475.000
Sirup, Melasse	6,501.000	4,267.000	9,155.000
Specereiwaaren	2,663.000	2,978.000	2,535.000
Steinkohlen	374,209.000	335,989.000	253,756.000
Stuhlrohr	2,746.000	2,548.000	2,581.000
Tabak und Cigarren	26,858.000	24,066.000	28,984.000
Thee	1,792.000	1,902.000	2,206.000
Theer und Pech	12,848.000	11,946.000	14,087.000
Thran	3,989.000	4,384.000	3,668.000
Wein in Gebinden	10,729.000	11,268.000	11,031.000
„ „ Flaschen	11,088.000	10,258.000	10,685.000
Zucker, roher	47,674.000	22,808.000	30,520.000
„ anderer	76,232.000	82,066.000	89,240.000

Ueber die Bewegung in den hauptsächlichen Artikeln des holländischen Handels ist Folgendes zu bemerken:

Baumwolle hatte wegen starker Preisschwankungen mit ernsten Schwierigkeiten zu kämpfen. Im Beginne des Jahres überströmten die Anbote aus Amerika und Indien den Markt, der allmälig mehr herabgestimmt und um so lustloser wurde, als auch die politischen Aussichten sich nicht günstiger gestalten wollten.

Im Juli ging Middling amerikanische auf 30 Cents und fair Oomra auf 21½ Cents herab, hatte somit eine Baisse erreicht, wie sie bis dahin noch nicht vorgekommen war. Als jedoch gegen Ende October die Handelsbeziehungen in Manchester, sowie der inländische Bedarf sich wieder gehoben hatten und die Angaben über die neue Ernte einen Ausfall gewärtigen liessen, erholte sich der Markt und erreichte bei starken Umsätzen eine feste Haltung und höhere Preise. Die Hausse blieb andauernd, so dass die erwähnten zwei Sorten Middling und Oomra mit Jahresschluss bei dem hohen Satze von 38 und resp. 31 Cents angelangt waren.

Der Preisunterschied zwischen amerikanischer und ostindischer Baumwolle hat sich in den letzten Jahren stetig vermindert, und es sind bereits Fälle vorgekommen, wo amerikanische Middling und fair Oomra nur mehr um 6 Cents von einander differirten.

Den grössten Antheil am holländischen Baumwollhandel hat Amsterdam, welches in den letzten 10 Jahren alle Anstrengungen machte, um sich einen selbständigen Baumwollenmarkt zu schaffen und sich dadurch von Liverpool und Havre so viel als möglich zu emancipiren.

Noch vor wenigen Jahren hatten die holländischen Häfen weder aus Amerika noch aus Ostindien directe Baumwollzufuhren aufzuweisen, und der ganze Bedarf musste aus Liverpool, Havre und Bremen bezogen werden. Durch die Verbindung einiger grossen Fabriks- und Handelsfirmen gelang es jedoch, directe Schiffsladungen zu beziehen, die sich dann von Jahr zu Jahr williger nach Holland wendeten, da die Credit- und Geldverhältnisse der hierländigen Plätze für vorzugsweise sicher und gut gehalten wurden.

Die Bemühungen Amsterdam's hatten demzufolge auch einen rascheren Erfolg, und die ganzen Umsätze in Baumwolle, welche während des Jahres 1876 effectuirt wurden, rührten aus directen Zufuhren her, während auf indirectem Wege nichts von diesem Rohstoffe importirt wurde.

Die directen Anfuhren erreichten die ansehnliche Menge von 56.438 Ballen nordamerikanischer, 36.991 Ballen britisch-indischer und 75 Ballen Surinam Baumwolle. Die Ausfuhr, welche gegen Ende des Jahres sehr lebhaft war, betrug im Ganzen 42.119 Ballen amerikanisches und 51.392 Ballen indisches Product.

In Getreide waren die Umsätze ausserordentlich stark und so beträchtlich, wie sie seit den letzten 8 Jahren nicht in gleicher Höhe vorgekommen sind. Von Weizen wurden über 405 Mill. Kilogr. ein- und über 261 Mill. Kilogr. ausgeführt, d. i. reichlich um die Hälfte mehr als in den beiden Vorjahren.

Roggen lieferte zwar gegen 1874 und 1875 ebenfalls höhere Resultate, doch ist die Vermehrung in der Ein- und Ausfuhr lange nicht so bedeutend, wie bei Weizen, da die holländischen Mühlenbesitzer dem Import von Roggen weniger Beachtung schenken, und sich dagegen fort und fort reichlicher mit guter Weizenfrucht aus dem Auslande versehen, um mit den feineren Mehlen der auswärtigen Kunstmühlen besser concurriren zu können.

Sie scheinen hierin auch sichtlichen Erfolg zu haben, denn während die Weizen-Einfuhr gestiegen ist, hat sich der Mehlimport von 16 Mill. Kilogr. in 1875 auf 14 Mill. Kilogr. in 1876 vermindert und ist überdies der Mehlexport von rund 9 Mill. auf 13 Mill. Kilogr. gestiegen.

Die Strebsamkeit und Ausdauer der holländischen Unternehmer hat somit nach beiden Richtungen Vortheile erreicht, welche für die auswärtige Concurrenz alle Beachtung verdienen.

Wenn auch das Erzeugniss der österreichisch-ungarischen Kunstmühlen noch immer einen Vorzug in der Qualität und einen Preisaufschlag geniesst, so wird die Concurrenzfähigkeit desselben am holländischen Markte für die weitere Folge doch nur in dem Masse gesichert sein, als ein directer Frachtenverband zwischen Oesterreich-

Ungarn und Holland mit entsprechend billigen Tarifsätzen zu Stande gekommen sein wird. Was in dieser Hinsicht bisher geschehen, kann dem Frucht- und Mehlhandel nur bei zeitweiligen günstigen Conjuncturen dienen, im regelmässigen Verlaufe des Handels aber keineswegs genügen.

Die Zufuhren von österreichisch-ungarischem Mehl waren übrigens im Jahre 1876 nicht unbedeutend, aber, wie man versichert, durchschnittlich weniger rentabel als im Vorjahre.

Für unseren Handel wird es in dieser Hinsicht aller Anstrengungen, und was die Tarifsätze der betreffenden Eisenbahnen anbelangt, aller thunlichen Zugeständnisse bedürfen, die sich aber zweifellos lohnen würden, da Holland bei dem Stande seines eigenen Getreidebaues, welcher selbst in den günstigsten Erntejahren kaum zwei Drittel des einheimischen Consums zu bedecken vermag, für fremde Frucht regelmässigen Bedarf hat, der sich um so bedeutender anlässt, als die Beschaffung und Fabrikation von Schiffsproviant namhafte Mengen Frucht erfordert, und der Handel des Landes namentlich für das nordwestliche Europa regelmässig grosse Umsätze zu vermitteln hat.

Glaswaaren haben seit einer Reihe von Jahren einen stetig zunehmenden Erfolg aufzuweisen; die Geschäfte hierin sind namentlich für den Wiederexport nach Indien lebhaft. Die Einfuhr aus den mährischen und böhmischen Fabriken zeigt eine entsprechende Steigerung, und auch die Preislage ist im Verlaufe des Jahres 1876 wieder befriedigender geworden.

Unsere Glasindustriellen sollten sich bei der Ausführung von Lieferungen nur strenger an die bestellten Nummern halten, und durchaus nichts Anderes liefern, als ihnen aufgegeben ist. Lieferung und Beipackung von nicht bestellten Nummern stösst bei dem Empfänger der Waare stets auf Unzufriedenheit, ja, wie wiederholt vorgekommene Fälle zeigten, auch auf gänzlich verweigerte Annahme, da man in diesem Artikel nach Assortiment zu handeln pflegt. Derlei zurückgewiesene Nummern sind sodann schwer und gewöhnlich nur mit Verlust unterzubringen. Abgesehen von solchen, übrigens leicht zu vermeidenden Vorkommnissen haben die Lieferungen unserer Fabriken in jeder Hinsicht befriedigt.

Kaffee, ein Hauptartikel des holländischen Handels, war zu Anfang des Jahres 1876 gedrückt, da auf allen europäischen Märkten noch bedeutende Vorräthe unverkauft sich vorfanden. Erst als diese Lager besonders in England mehr und mehr geräumt waren, begann ein lebhafteres Geschäft, bei welchem die Preise ihre frühere Höhe rasch wieder erreichten.

Gut ordinärer Java, welcher auf 50 Cents gefallen war, stand im Herbst bereits wieder auf 57½, was mit dem Durchschnittswerthe des Vorjahres ziemlich übereinstimmt.

Die Zufuhren waren nicht so beträchtlich als in 1875, dagegen die Ablieferungen stärker, so dass der schliessliche Vorrath eine ansehnliche Reduction erfuhr und nur aus 331.694 Ballen bestand, gegen 662.836 Ballen im Vorjahre.

Durch die Handels-Maatschappy kamen 820.859 Ballen in Auction, zu Preisen von 50 bis 57½ Cents. Gleiche Qualitäten haben in früheren Perioden, und zwar noch im Jahre 1868, 29½ bis 36½ Cents aufgebracht, so dass sich die Steigerung der Kaffeepreise für die letzten 8 Jahre mit reichlich 60 pCt. herausstellt. Die Handels-Maatschappy hat 894.381 Ballen, gegen 737.408 Ballen im Vorjahre, zur Ablieferung gebracht.

Tabak hat in den letzten Jahren gleichfalls eine bedeutende und für gute Deckwaare eine relativ noch grössere Erhöhung der Preise erfahren. Speciell in 1876 stellten sich dieselben gegen das Vorjahr durchschnittlich wohl etwas niedriger, doch stand der Preisabschlag noch immer in keinem Verhältnisse zu der geringeren Qualität

der 1875er Ernte, die mehr oder weniger in allen Sorten und so auch bei Java-Tabak gegen den nächstfrüheren Jahrgang viel zu wünschen übrig liess.

In dieser Beziehung muss man die realisirten Preise als sehr hoch bezeichnen. Andauernd starke Nachfrage, namentlich seitens der deutschen Fabriken, und ungünstige Berichte über den Stand der 1876er Ernte unterstützten die hohe Preislage.

Sumatra-Tabak hat eine verhältnissmässig gute Ernte geliefert, die sowohl quantitativ als auch der Qualität nach befriedigte. Feinheit, Deckfähigkeit und Farbenspiel das Blattes sind specifische Eigenschaften, welche diesem Gewächse unter allen indischen Tabaksorten vorzugsweise zukommen.

Die Plantagen von Sumatra werden daher für Java-Tabak als starke Concurrenten in Betracht kommen, wiewohl sie sich noch ferner ausgedehnt haben werden.

Bis jetzt war die Production von Sumatra noch immer nicht beträchtlich genug, um auf die Preise für Java-Tabak ernstlicher rückwirken zu können; gleichwohl gewinnen die dortigen Tabakpflanzungen alljährlich an Ausdehnung und hat sich die erzeugte Menge von 3114 Packen im Jahre 1870 auf 15.147 Packen in 1875 vermehrt.

Zucker war zu Anfang des Jahres sehr gedrückt, da auf allen Märkten Europa's sowohl von Colonial- als Rübenzucker grosse Vorräthe lagerten. Gleichwie für Kaffee, hielt auch für Zucker die flaue Stimmung und niedere Preislage bis in den Spätherbst an.

Erst als sich die Nachrichten über den minder günstigen Ausfall der Rübenernte bestätigt und die Vorräthe in Amerika und England beträchtlich vermindert hatten, wurde die Stimmung lebendiger und die Preise gingen nun rasch hinauf und erreichten im December einen so hohen Stand, wie er während der letzten Jahre nicht vorgekommen ist.

Die Preissteigerung berechnet sich mit vollen 50 pCt. der niedrigsten Notirung; Ende December wurde Crushed Nr. 1 zu 42 fl. und Rübenzucker zu 36½ fl. gehandelt.

Die Zuckereinfuhr aus Java war gegen das Vorjahr grösser, und ebenso auch die inländische Production von Rübenzucker, von welchem über 19 Mill. Kilogr. (gegen 16,200.000 Kilogr. in 1875) zur Versteuerung gelangten. Die Einfuhr von rohem Rübenzucker aus den böhmischen und mährischen Fabriken wird rund auf 5 Mill. Kilogr. geschätzt.

Die inländische Rübenzuckerindustrie zeigt eine stets zunehmende Entwicklung, während die Candisfabrikation allmälig zurückgeht. Die höheren Steuersätze für die feinen Standardnummern des Typensystems, welche eben den Candis treffen, erschweren diese Industrie.

Die niederländische Schiffahrt war im Jahre 1876 schon durch die bedeutend grösseren Getreidefrachten und dann auch durch die Zunahme der indischen Fahrt wesentlich begünstigt. Die Anzahl der vorgekommenen Einläufe und Abfahrten erscheint bedeutend höher, und während in den nächstfrüheren 3 Jahren die einheimische Rhederei über geringen Aufschwung und förmlichen Stillstand zu klagen hatte, ist an den günstigeren Resultaten des Jahres 1876 nun auch die niederländische Flagge wieder entsprechend betheiligt gewesen.

Die betreffenden Einzelheiten sind aus der nachstehenden Zusammenstellung zu entnehmen:

Einläufe.

Flagge	Schiffe	Kubikmeter
Oesterreichisch-ungarische	18	21.693
Niederländische	2.556	1,878.012
Argentinische	1	1.340
Belgische	2	4.184
Dänische	300	167.252
Deutsche	680	460.846
Englische	3.653	3,964.847
Französische	64	43.025
Griechische	11	8.953
Hawai'sche	1	1.846
Italienische	85	119.939
Nordamerikanische	35	63.283
Norwegische	812	689.369
Portugiesische	1	846
Russische	46	53.970
Schwedische	124	130.396
Spanische	3	1.814
Zusammen . .	8.392	7,611.615

Von diesen Schiffen kamen folgende in Ladung:

Flagge	Dampfer		Segelschiffe		Zusammen	
	Zahl	Kubikmeter	Zahl	Kubikmeter	Schiffe	Kubikmeter
Oesterreichisch-ungarische .	.	.	18	21.693	18	21.693
Niederländische	724	861.277	1.665	960.331	2.389	1,821.608
Argentinische	.	.	1	1.340	1	1.340
Belgische	2	4.184	.	.	2	4.181
Dänische	32	70.041	268	97.211	300	167.252
Deutsche	185	239.804	380	204.895	565	444.699
Englische	2.697	3,349.759	817	482.190	3.514	3,831.919
Französische	12	15.444	48	24.783	60	40.227
Griechische	.	.	11	8.953	11	8.953
Hawai'sche	.	.	1	1.846	1	1.846
Italienische	.	.	84	118.686	84	118.686
Nordamerikanische . . .	.	.	35	63.283	35	63.283
Norwegische	41	33.651	771	655.718	812	689.369
Portugiesische	.	.	1	846	1	846
Russische	5	10.889	40	41.146	45	52.035
Schwedische	53	72.738	71	57.658	124	130.396
Spanische	.	.	3	1.814	3	1.814
Zusammen . .	3.751	4,657.787	4.214	2,742.393	7.965	7,400.180

Abfahrten.

Flagge	Schiffe	Kubikmeter
Oesterreichisch-ungarische	20	23.825
Niederländische	2.715	2,155.300
Argentinische	1	1.340
Belgische	3	11.220
Dänische	298	157.910
Deutsche	662	468.015

Flagge	Schiffe	Kubikmeter
Englische	3.855	4,254.198
Französische	64	45.262
Griechische	10	8.241
Hawai'sche	1	2.203
Italienische	93	131.921
Nordamerikanische	34	62.131
Norwegische	812	711.352
Portugiesische	1	1.442
Russische	52	61.595
Schwedische	132	132.921
Spanische	2	645
Zusammen	8.755	8,229.512

Von den im Jahre 1876 aus niederländischen Häfen ausgelaufenen Handels-Fahrzeugen waren folgende beladen:

Flagge	Dampfer		Segelschiffe		Zusammen	
	Zahl	Kubikmeter	Zahl	Kubikmeter	Schiffe	Kubikmeter
Oesterreichisch-ungarische	.	.	1	1.056	1	1.056
Niederländische	901	1,103.508	878	443.303	1.779	1,546.811
Argentinische	.	.	1	1.340	1	1.340
Belgische	3	11.220	.	.	3	11.220
Dänische	1	1.990	45	15.790	46	17.780
Deutsche	77	102.237	285	102.230	362	204.467
Englische	2.128	2,480.286	396	155.306	2.524	2,635.592
Französische	13	16.780	23	10.379	36	27.159
Italienische	.	.	14	18.068	14	18.068
Nordamerikanische	.	.	12	18.570	12	18.570
Norwegische	39	30.452	110	85.743	149	116.195
Russische	1	1.935	12	10.806	13	12.741
Schwedische	35	40.194	14	7.689	49	47.883
Zusammen	3.198	3,788.602	1 791	870.280	4.989	4,658.882

In den Jahren 1873—1875 haben folgende Einläufe und Abfahrten von beladenen Schiffen stattgefunden*):

Einläufe		Unter niederländischer Flagge		Unter fremden Flaggen		Im Ganzen	
		Schiffe	Kubikmeter	Schiffe	Kubikmeter	Schiffe	Kubikmeter
1875	Dampfer	706	834.056	2.908	3,357.256	3.614	4,191.312
	Segelschiffe	1.465	810.565	2.405	1,350.722	3.870	2,161.287
	Zusammen	2.171	1,644.621	5.313	4,707.978	7.484	6,352.599
1874	Dampfer	713	755.355	2.792	3,115.439	3.505	3,870.794
	Segelschiffe	1.708	926.572	2.833	1,586.991	4.541	2,513.563
	Zusammen	2.421	1,681.927	5.625	4,702.430	8.046	6,384.357

*) Da in der officiellen Schifffahrtsstatistik für 1876 das neue Mass in Kubikmetern zum ersten Mal Anwendung findet, so ist eine Vergleichung der bezüglichen Details mit jenen der Vorjahre nicht leicht thunlich; die oben beigefügte summarische Gegenüberstellung dürfte jedoch zur Uebersicht des Ganzen genügen.

Eintäufe		Unter niederländischer Flagge Schiffe	Kubikmeter	Unter fremden Flaggen Schiffe	Kubikmeter	Im Ganzen Schiffe	Kubikmeter
1873 . . .	Dampfer	732	679.432	2.789	3,089.106	3.521	3,768.538
	Segelschiffe	1.774	931.277	3.131	1,715.485	4.905	2,646.762
	Zusammen . .	2.506	1,610.709	5.920	4,804.591	8.426	6,415.300
Abfahrten							
1875 . . .	Dampfer	818	980.906	2.203	2,371.781	3.021	3,352.687
	Segelschiffe	1.031	441.407	956	357.749	1.987	799.156
	Zusammen . .	1.849	1,422.313	3.159	2,729.530	5.008	4,151.843
1874 . . .	Dampfer	700	722.933	2.040	2,176.991	2.740	2,899.924
	Segelschiffe	1.019	438.974	965	394.039	1.984	833.013
	Zusammen . .	1.719	1,161.907	3.005	2,571.030	4.724	3,732.937
1873 . . .	Dampfer	716	673.815	1.845	2,012.951	2.561	2,686.766
	Segelschiffe	1.067	495.166	881	380.923	1.948	876.089
	Zusammen . .	1.783	1,168.981	2.726	2,393.874	4.509	3,562.855

Wie aus obigem Vergleiche hervorgeht, hat sich im Jahre 1876 die Schifffahrts-Bewegung unter niederländischer Flagge gegen 1873 bei den Einläufen um 210.000 Kubikmeter und bei den Abfahrten um 380.000 Kubikmeter beladenen Raum gehoben, während der Gesammtverkehr beladener Fahrzeuge um nahezu 1 Million und resp. 1,100.000 Kubikmeter Raum gestiegen ist.

Von den im Jahre 1876 unter österreichisch-ungarischer Flagge eingelaufenen 18 Schiffen (von 8651 Tonnen) kamen 12 aus dem Schwarzen Meere mit Getreide und Leinsaat, 1 aus Rangoon mit Reis, und 5 aus New-York mit Getreide und gemischter Ladung.

Sowohl diese, als auch die noch vom Jahre 1875 her in niederländischen Häfen zurückgebliebenen 2 nationalen Handelsfahrzeuge sind vor Jahresschluss wieder ausgelaufen, und zwar 1 mit gemischter Ladung nach Falmouth, die übrigen 19 in Ballast, davon je 1 nach Philadelphia und Savannah, 2 nach New-York und 15 nach englischen Kohlenhäfen.

Durch Strandung ist an der holländischen Küste im Jahre 1876 der österreichisch-ungarische Schooner „Colombo" mit einer Ladung Roggen bei Hellevaetsluis zu Grunde gegangen; die Schiffsmannschaft wurde jedoch sämmtlich gerettet und auch ein Theil der Ladung geborgen.

Im Rhederei- und Schiffbauwesen lässt sich seit einer Reihe von Jahren kein besonderer Aufschwung constatiren. Die Einführung der eisernen Schiffskörper hat Holland in der Beschaffung des Baumaterials entschiedenen Nachtheil gebracht, und auch die durch rasche Hebung des norwegisch-schwedischen Schiffbaues geschaffene ernste Concurrenz hat die Lage der hierländigen Werften sehr erschwert.

Indessen konnten diese letzteren im Jahre 1876 mit geringen Unterbrechungen fortarbeiten und haben 95 Fahrzeuge von 18.967 Tonnen geliefert, während aus dem Auslande 14 Schiffe von 8914 Tonnen neu in Fahrt gelangten.

Im Ganzen wurden folgende Fahrzeuge während des Jahres 1876 mit Seebriefen versehen:

Fahrzeuge	In den Niederlanden gebaut		Im Auslande gebaut		Zusammen	
	Zahl	Tonnen*)	Zahl	Tonnen*)	Zahl	Tonnen*)
Fregatten	5	6.454	2	2.502	7	8.956
Barken	6	3.872	4	1.481	10	5.353
Briggen	1	185	9	1.938	10	2.123
Schooner-Briggen	7	1.253	3	546	10	1.799
Schooner	2	326	2	343	4	669
Galjooten	3	298	.	.	3	298
Tjalken	12	748	.	.	12	748
Koffen	2	172	2	223	4	395
Dampfschiffe	.	.	3	4.063	3	4.063
Zusammen . .	38	13.308	25	11.096	63	24.404

Der nachgewiesene Zuwachs von 24.404 Tonnen ist nur um rund 2700 Tonnen grösser als der gleichzeitige Abfall, da im Jahre 1876 im Ganzen 109 Fahrzeuge mit rund 21.700 Tonnen (à 2·83 Kubikmeter) ausser Fahrt gebracht wurden.

Mit Ende December 1876 war der Stand der niederländischen Handelsflotte folgender:

Fahrzeuge	Zahl	Tonnen	Fahrzeuge	Zahl	Tonnen
Fregatten	155	127.964	Koffen	258	24.159
Barken	200	96.246	Tjalken	229	11.743
Briggen	82	19.119	Andere Segelschiffe	160	5.292
Schooner-Briggen .	144	22.368	Dampfer	84	57.548
Schooner	285	38.075			
Galjooten	189	17.241	Zusammen . .	1.786	419.755

Unter den grossen Wasserbauten, welche im Jahre 1876 weiter fortgeführt oder vollendet wurden, verdienen für die internationale Schifffahrt eine besondere Beachtung: die Hafenerweiterungsbauten zu Nieuwediep und Vlissingen; die neuen Hafenwerke zu Harlingen (welche am 1. Juni 1877 dem Verkehr übergeben wurden), vor Allem aber die Eröffnung des „Nordseecanals“ von Amsterdam in die Nordsee, die sog. Durchgrabung von „Holland op zyn smalst“ mit dem Hafen „Ymuiden“.

Der Nordseecanal wurde am 1. November 1876 vorläufig für Schiffe mit einem Tiefgange von höchstens 5 Meter freigegeben und soll noch im Jahre 1877 auf einen Tiefgang von 7 Meter gebracht werden; die Baggerungsarbeiten daselbst nehmen einen so guten Fortgang, dass die Vollführung der Aufgabe zum festgesetzten Termin zu Stande kommen dürfte. Es besteht die Absicht, den Tiefgang später auf 8 Meter zu bringen, und zwar auf Kosten der Gemeinde Amsterdam, welche an der Ausführung des Werkes einen sehr thätigen Antheil, auch in finanzieller Beziehung, genommen hat.

Von Anfang November bis Ende December 1876 wurde die neue Wasserstrasse bei der Ausfahrt von 86 Dampfern und 61 Segelschiffen, bei der Einfahrt von 76 Dampfern und 20 Segelfahrzeugen, zusammen also von 243 Fahrzeugen mit 81.987 Tonnen benützt. Bis Ende Mai 1877 erreichte der gesammte Verkehr auf dem neuen Canal, vom Eröffnungstage an gerechnet, bei der Ein- und Ausfahrt im Ganzen 1015 Fahrzeuge mit 356.905 Tonnen, ohne dass Fälle schwerer Havarie vorgekommen wären.

Ueberhaupt scheint der Nordseecanal durch die Wasserströmungen mehr begünstigt zu sein, als der neue Wasserweg von Rotterdam in die See, welcher viel

*) Eine Tonne = 2·83 Kubikmeter.

durch Versandungen zu leiden hat, zu deren Beseitigung in den letzten 2 Jahren bedeutende Anstrengungen gemacht werden mussten. Deshalb wurde auch eine besondere Commission eingesetzt, der es voraussichtlich um so eher gelingen wird, die Uebelstände zu bewältigen, als ihr die Regierung für die Ausführung der erforderlichen Arbeiten die kräftigste Unterstützung zugesichert hat.

Schifffahrt und Handel von Smyrna im Jahre 1876.

Smyrna. Die Schifffahrtsbewegung des Jahrs 1876 hat im Vergleich zu 1875 keinerlei besondere Veränderung aufzuweisen.

Es sind im hiesigen Hafen 738 Dampfer mit 708.280 Tonnen und 568 Segelschiffe mit 80.754 Tonnen eingelaufen, gegen 760 Dampfer mit 721.675 Tonnen und 533 Segelschiffe mit 77.105 Tonnen im Vorjahre.

Ausgelaufen sind 736 Dampfer mit 706.594 Tonnen und 526 Segelschiffe mit 77.137 Tonnen, während im Vorjahre 748 Dampfer mit 709.448 Tonnen und 479 Segelschiffe mit 72.790 Tonnen den Hafen von Smyrna verliessen.

Die einzelnen Flaggen betheiligten sich in nachstehender Weise an der letztjährigen Schifffahrtsbewegung:

Einlauf.

Flagge	Dampfer				Segelschiffe			
	Mit Ladung		In Ballast		Mit Ladung		In Ballast	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	166	174.806	.	.	15	5.421	4	971
Amerikanische	.	.	.	.	9	4.017	1	327
Aegyptische	72	58.830	.	.	.	.	.	.
Britische	164	160.881	33	23.518	62	11.596	27	4.837
Dänische	.	.	.	.	.	.	1	124
Deutsche	.	.	.	.	2	480	.	.
Französische	107	133.868	.	.	1	142	.	.
Griechische	.	.	.	.	87	9.997	14	2.762
Holländische	1	1.266	7	8.136	6	1.156	3	478
Italienische	68	63.231	.	.	14	4.739	10	3.472
Russische	63	61.261	1	454	5	472	2	234
Spanische	.	.	3	1.269	.	.	.	.
Schwedisch-norwegische	.	.	.	.	8	1.628	1	194
Türkische	52	20.800	1	760	248	22.989	48	4.718
Zusammen	693	674.143	45	34.137	457	62.637	111	18.117
Dagegen in 1875	731	694.279	29	27.396	487	65.629	46	11.476

Auslauf.

Flagge	Dampfer Mit Ladung Zahl	Tonnen	In Ballast Zahl	Tonnen	Segelschiffe Mit Ladung Zahl	Tonnen	In Ballast Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	167	175.103	.	.	13	4.417	6	2.004
Amerikanische	.	.	.	.	10	4.344	.	.
Aegyptische	72	58.830	.	.	.	.	.	.
Britische	191	179.150	2	1.633	79	14.126	5	1.088
Dänische	.	.	.	.	1	124	.	.
Deutsche	.	.	.	.	2	480	.	.
Französische	106	133.811	3	1.650	2	271	.	.
Griechische	.	.	.	.	27	4.392	67	7.257
Holländische	8	9 402	.	.	6	960	3	674
Italienische	68	63.231	.	.	21	7.489	4	1.460
Russische	64	61.715	.	.	.	.	7	706
Spanische	3	1.269	.	.	.	.	.	.
Schwedisch-norwegische	.	.	.	.	3	543	6	1.279
Türkische	52	20.800	.	.	42	4.473	222	21.050
Zusammen	731	703.311	5	3.283	206	41.619	320	35.518
Dagegen in 1875	744	705.979	4	3.469	136	31.481	343	41.309

Unter den englischen Segelschiffen befanden sich 6 mit anglo-maltesischer, unter den türkischen 2 mit samiotischer und 8 mit walachischer Flagge.

Ein englischer Dampfer von 125 Tonnen unterhält den Verkehr Smyrna's mit Adalia und den dazwischen liegenden Echellen.

Im letztverflossenen Jahre sind unter türkischer und griechischer Flagge auch noch 2456 Fahrzeuge (gegen 2448 in 1875) von weniger als je 30 Tonnen Gehalt, welche die Küstenfahrt im Archipel und an den Gestaden Griechenlands und Klein-Asiens betreiben, in den hiesigen Hafen eingelaufen.

Der Gesammtwerth der letztjährigen Ein- und Ausfuhr zeigt gegenüber dem Jahre 1875 eine Zunahme um 9,143.842 fl., wovon auf den Import 1,791.304 fl. und auf den Export 7,352.538 fl. entfallen.

Die einzelnen Länder betheiligten sich an dem diesseitigen Waarenverkehr mit nachstehenden Werthbeträgen:

Länder	1876 Einfuhr fl.	Ausfuhr fl.	Zusammen fl.
Oesterreich-Ungarn	3,055.824	5,306.140	8,361.964
Aegypten	1,495.536	1,300.812	2,796.348
Amerika	1,284.628	2,938.412	4,223.040
Belgien	160.828	84.868	245.696
Deutschland	624.404	1,113.868	1,738.272
Frankreich	4,973.908	3,255.364	8,229.272
Griechenland	479.284	152.732	632.016
Grossbritannien	12,892.780	14,515.012	28,407.792
Holland	35.600	1,452.004	1,487.604
Italien	1,033.712	2,658.484	3,692.196
Russland	710.500	1,130.172	1,840.672
Spanien	.	3,829.872	3,829.872
Türkei	8,852.340	8,558.168	17,410.508
Zusammen	36,599.344	46,295.908	82,895.252

Länder	1875 Einfuhr fl.	Ausfuhr fl.	Zusammen fl.
Oesterreich-Ungarn	2,734.608	5,203.330	7,937.938
Aegypten	1,082.692	1,315.888	2,398.580
Amerika	1,213.772	3,476.932	4,690.704
Belgien	52.064	56.664	108.728
Deutschland	1,531.000	1,756.292	3,287.292
Frankreich	5,867.760	2,888.648	8,756.408
Griechenland	340.168	179.372	519.540
Grossbritannien	11,884.276	12,714.376	24,598.652
Holland	50.804	1,439.696	1,490.500
Italien	1,105.580	1,468.672	2,574.252
Russland	1,122.180	797.468	1,919.648
Spanien	.	4,481.896	4,481.896
Türkei	7,823.136	3,164.136	10,987.272
Zusammen	34,808.040	38,943.370	73,751.410

In Percenten ausgedrückt, stellt sich der Antheil der verschiedenen Länder an der letztjährigen Handelsbewegung Smyrna's folgendermaassen: Grossbritannien 34·27 pCt.; Türkei 21·02 pCt.; Oesterreich-Ungarn 10·09 pCt. (10·1 pCt. im Vorjahre); Frankreich 9·93 pCt.; Amerika 5·09 pCt.; Spanien 4·63 pCt.; Italien 4·45 pCt.; Aegypten 3·37 pCt.; Russland 2·22 pCt.; Deutschland 2·09 pCt.; Holland 1·85 pCt.; Griechenland 0·7; Belgien 0·29 pCt.

In Bezug auf Menge und Werth der einzelnen Waarengattungen und mit besonderer Berücksichtigung Oesterreich-Ungarns ergab die Ein- und Ausfuhr des Jahres 1876 nachfolgende Resultate:

Einfuhr.

Waarengattung		Im Ganzen Menge	Werth, fl.	Davon aus Oesterreich-Ungarn Menge	Werth, fl.
Alaun	Colli	402	15.096	.	.
Baryth	„	970	9.700	.	.
Baumwollgarne	„	6.517	3,319.040	390	171.600
Baumwollwaaren	„	3.162	1,477.920	88	42.240
Bier	Fässer	3.135	50.852	2.789	44.624
Blei und Schrot	Colli	903	98.808	.	.
Butter	Fässer	1.772	447.284	141	18.612
Caviar	„	1.085	537.840	.	.
Cement	„	437	10.488	.	.
Cerealien	Säcke	9.753	27.308	.	.
Cochenille	Colli	137	38.360	.	.
Droguen	„	2.593	349.612	79	15.060
Eisen	Tonnen	4.050	972.000	.	.
Eisenblech	Colli	545	161.320	.	.
Eisenwaaren	„	3.193	919.028	212	38.160
Farbwaaren	„	1.477	41.356	63	1.764
Fensterglas	„	8.121	131.020	58	928
Fesse	Kisten	522	190.160	500	180.000
Fische, gesalzene	Colli	7.035	206.320	.	.
Früchte, getrocknete	„	6.751	108.016	.	.

Waarengattung		Im Ganzen Menge	Werth, fl.	Davon aus Oesterreich-Ungarn Menge	Werth, fl.
Genever	Kisten	5.050	27.860	.	.
Glaswaaren	Colli	2.083	417.140	1.034	186.120
Gold- und Silberdraht	"	12	16.800	2	2.800
Häute	"	5.257	824.984	7	3.640
Henna*)	Säcke	1.480	23.680	.	.
Holz: Bauholz	Tonnen	7.168	716.800	308	30.800
Farbholz	"	31	1.344	9	576
Bretter	Stück	368.880	158.336	77.980	31.192
Indigo	Colli	280	280.000	.	.
Käse	"	6.979	253.016	3	192
Kaffee	Säcke	28.616	1,602.720	1.120	62.720
Kartoffeln	Colli	4.947	79.844	15	240
Kerzen	"	1.271	50.868	879	24.612
Kupfer	"	823	227.148	.	.
Kurzwaaren	"	2.561	910.260	447	160.920
Leder	Colli	2.189	420.760	4	832
Leinöl	Fässer	324	38.880	.	.
Liqueure	Colli	1.981	55.424	18	504
Manufacturen	"	8.587	4,995.360	156	106 080
Marmor und Bausteine	Stück	66.995	24.496	.	.
Mehl	Säcke	29.472	472.972	44	792
Möbel	Colli	410	19.680	47	2.256
Nägel	"	4.878	106.152	195	8.580
Olivenöl	"	742	85.568	.	.
Papier	"	6.078	604.336	3.975	397.500
Pappendeckel und Carton	Ballen	721	48.888	80	2.880
Petroleum	Colli	147.221	706.660	.	
Pfeffer	Säcke	942	26.376	116	3.248
Pottasche	"	739	79.812	300	32.400
Reis	"	53.002	893.484	150	2.400
Rum	Fässer	5.702	191.640	1.512	24.192
Sackleinwand und Cannevas	Ballen	3.793	660.468	550	96.800
Schwefel	Säcke	11.290	202.220	.	.
Seidenzeuge	Colli	569	624.960	6	8.640
Seife	"	3.208	131.744	13	364
Seilerwaaren	"	1.417	60.532	321	14.124
Shawls	"	148	236.800	.	.
Soda	Fässer	3.759	330.792	14	1.232
Stahl	Colli	1.547	37.128	1.490	35.760
Stärkemehl	"	1.737	30.504	21	376
Steinkohlen	Tonnen	31.496	629.920	.	.
Tabak und Tumbeki	Colli	16.908	4,310.336	.	.
Teppiche	Ballen	375	65.200	.	
Töpferwaaren	Colli	1.284	127.736	392	54.880
Tuche	Ballen	1.822	1,187.460	269	322.800

*) Die Blätter von Lawsonia inermis, von den türkischen Frauen zum Braunfärben der Nägel verwendet.

Waarengattung		Im Ganzen Menge	Werth, fl.	Davon aus Oesterreich-Ungarn Menge	Werth, fl.
Uhrwaaren	Kisten	22	22.240	.	.
Waffen	Colli	152	52.240	11	3.960
Waaren, verschiedene*)	"	2.043	401.940	1.300	26.000
Wein	"	288	10.800	4	144
Weingeist	Fässer	1.824	201.064	255	26.520
Weizen	Kilo	103.492	206.984	.	.
Wirk- und Webewaaren	Colli	1.816	1,088.400	.	.
Wollwaaren	"	1.083	761.160	312	218.400
Ziegel	Stück	531.750	23.396	.	.
Zink	Colli	328	88.884	3	804
Zucker	Fässer	18.014	980 348	8.540	512.400
Zündwaaren	Colli	2.704	140.608	2.643	137.436

Ausfuhr.

Waarengattung		Im Ganzen Menge	Werth, fl.	Davon nach Oesterreich-Ungarn Menge	Werth, fl.
Alizzari	Ballen	2.596	51.920	.	.
Baumwolle	"	75.073	6,557.512	18.258	1,606.704
Baumwollsamen	Tonnen	7.888	287.480	.	.
Baumwollwaaren	Colli	2.059	576.600	.	.
Bekmès (Traubensyrup)	Fässer	750	12.000	.	.
Blutegel	Colli	47	1.692	.	.
Cerealien	Säcke	344.487	1,652.776	.	.
Chromerz	Tonnen	2.114	109.928	.	.
Cocons	Säcke	784	137.984	.	.
Fische, gesalzene	Colli	398	11.144	.	.
Früchte, getrocknete	"	15.155	121.240	597	4.776
Galläpfel	"	1.956	117.588	81	4.860
Gelbbeeren (Kreuzbeeren)	"	4.021	225.368	81	4.536
Gummi	"	1.343	218.120	71	11.360
Gummi Mastix	"	65	28.440	1	440
Hadern	Ballen	6.775	141.712	.	.
Halva	Colli	1.634	38.880	.	.
Hanf	Ballen	1.891	151.280	6	480
Häute: Ochsenhäute	"	13.161	5,235.904	53	5.512
Lamm- u. Ziegenfelle	"	90	10.940	.	.
Hasenfelle	"	139	47.208	12	1.488
Käse	Colli	1.783	63.948	1	36
Kanariensaat (Alpiste)	Säcke	1.126	9.008	.	.
Knochen	Tonnen	1.242	89.424	.	.
Lakritzensaft	Kisten	8.230	236.984	140	4.032
Lakritzenwurzel	Ballen	23.232	208.768	70	616
Olivenöl	Fässer	282	29.472	59	6.136
Opium	Kisten	2.063	4,411.120	17	24.880
Opiumsamen	Tonnen	2.011	337.848	29	4.872

*) Unter dieser Rubrik sind inbegriffen: Modewaaren, Hüte, Handschuhe, Bürsten, Parfumeriewaaren, Bücher, Tinte u. dgl.

Waarengattung		Im Ganzen Menge	Werth, fl.	Davon nach Oesterreich-Ungarn Menge	Werth, fl.
Feigen	Centner	241.958	2,790.500	25.326	202.608
Rosinen, schwarze	„	144.118	576.472	15.018	60.072
Rosinen, rothe	„	207.116	2,899.224	40.876	572.264
Sultaninen	„	124.901	2,248.216	49.222	885.996
Scammonium	Colli	127	67.564	1	532
Schmirgel	Tonnen	4.055	162.200	76	3.040
Schwämme	Colli	13.119	2,044.332	547	48.136
Sesam	Säcke	60.963	853.480	.	.
Steine, weisse	Centner	11.810	23.620	410	820
Tabak und Tumbeki	Colli	4.895	1,521.668	241	77.120
Tetfik (Vliesswolle)	Ballen	446	58.740	3	396
Teppiche	„	1.997	961.028	27	14.040
Valloneen	Centner	885.605	7,422.472	168.324	1,683.240
Waaren, verschiedene *)	Colli	68.462	2,782.788	474	18.960
Wachs	„	1.479	212.936	359	51.656
Wein	Fässer	3.639	91.840	137	3.836
Weizen	Kilo	4.166	8.332	.	.
Wolle	Ballen	3.213	397.624	4	480

Der Antheil der einzelnen Länder an der Ein- und Ausfuhr des letztverflossenen Jahres, verglichen mit den diesfälligen Belangen in 1875, beziffert sich in Percenten ausgedrückt folgendermassen:

Länder	1876 Einfuhr	Ausfuhr	1875 Einfuhr	Ausfuhr
Oesterreich-Ungarn	8·35	11·46	7	13·6
Aegypten	4·09	2·81	3·5	3·3
Amerika	3·51	6·35	3·4	9·1
Belgien	0·44	0·19	.	.
Deutschland	1·71	2·41	4·4	4·5
Frankreich	13·59	7·04	16·9	6·5
Griechenland	1·36	0·33	.	.
Grossbritannien	37·96	31·35	34·3	32·9
Holland	0·10	3·14	.	.
Italien	2·82	5·74	3·2	3·7
Russland	1·94	2·44	3·3	2·2
Spanien	.	8·29	.	10·7
Türkei	24·18	18·49	22·6	12·5

Vergleicht man den letztjährigen Import aus Oesterreich-Ungarn mit den entsprechenden Ergebnissen des Jahres 1875, so findet man, dass nachstehende Waaren-Gattungen eine Zunahme erfahren haben:

Waarengattung		Zunahme Menge	Werth, fl.
Stahl	Colli	520	6.660
Bier	Fässer	1.233	19.728
Kaffee	Säcke	530	29 680
Baumwollgarne	Colli	180	75.000

*) Darunter: Eingemachte Früchte, Zuckerwerk aller Art, Rosenessenz u. dgl.

Waarengattung		Zunahme Menge	Werth, fl.
Tuche	Ballen	116	111.660
Manufactnren	Colli	124	83.680
Knrzwaaren	„	107	31.720
Pottasche	Säcke	290	31.280
Reis	„	138	2.208
Zucker	Fässer	5.894	321.888

Dagegen zeigte sich bei folgenden österreichisch-ungarischen Einfnhrgegenständen eine Abnahme:

Waarengattung		Abnahme Menge	Werth, fl.
Weingeist	Fässer	62	7.716
Bntter	„	131	12.348
Banholz	Stück	120	54.800
Nägel	Colli	134	7.212
Baumwollwaaren	„	63	27.220
Mehl	Säcke	3.515	64.692
Bretter	Stück	49.643	15.860
Rnm	Fässer	1.665	26.608
Seidenzeuge	Colli	13	26.320

Eine Znnahme des Exports nach Oesterreich-Ungarn weisen folgende Waaren auf:

Waarengattung		Zunahme Menge	Werth, fl.
Baumwolle	Ballen	15.159	732.012
Schmirgel	Tonnen	76	3.040
Gnmmi	Colli	71	11.360
Verschiedene Waaren	„	358	16.592
Rosinen, schwarze	Centner	11.843	47.372
Valloneen	„	1.644	147.784

Bei den nachbenannten Artikeln hat dagegen eine Abnahme des Exports statt gefunden:

Waarengattung		Abnahme Menge	Werth, fl.
Schwämme	Colli	907	118.744
Galläpfel	„	180	11.844
Opium	Kisten	42	51.820
Ochsenhänte	Ballen	327	47.688
Lakritzensaft	Kisten	545	15.148
Rosinen, rothe	Centner	15.684	242.200
Snltaninen	„	12.614	350.724

Bei Tabak nnd Tnmbeki hat wohl die Menge des Exportes nach Oesterreich-Ungarn um 51 Colli sich verringert, dagegen ist dessen Werth nm 47.920 fl. gestiegen.

Die Banmwollernte in Vorder-Kleinasien nnd in den Adana-Districten betrng voriges Jahr ca. 140.000 Ballen. Die Qualität war eine ausnehmend schöne, nnd ist die Wolle zu Mischungen mit amerikanischen nnd indischen Sorten sehr geeignet.

Rothe Rosinen wurden im Ganzen um 84.167 Centner weniger als in 1875 exportirt, was dem Umstande zuzuschreiben ist, dass die letztjährige Ernte durch Regenwetter einen ziemlich namhaften Schaden gelitten hat.

Der Gesammtexport an Sultauinen, die vermöge ihrer schnellen Entwicklung den schädlichen Einflüssen der Feuchtigkeit besser zu widerstehen vermochten, weist dagegen eine Zunahme auf.

In Feigen versprach die Ernte, sowohl was Quantität als Qualität betrifft, eine ausnehmend günstige zu werden, hat jedoch durch den anhaltenden Regen bedeutend gelitten, so dass ein grosser Theil der Waare verfault oder sauer zu Markte kam. Der Preis stellte sich für die besseren Sorten auf 95 Francs pr. 100 Kilo.

Der Ertrag an Opium erreichte 3200 Kuffen (Körbe), blieb also etwas unter einer mittleren Ernte, was dem in den Monaten Juni und Juli vorherrschenden regnerischen Wetter zuzuschreiben ist, welches das Einsammeln des Opiums bedeutend erschwerte. Der Marktpreis betrug pr. Tsheki (100 Tsheki = 60 Oka) 175—200 Piaster für die feine Qualität, 160—185 Pstr. für die mittlere und 125—155 Pstr. für die ordinäre.

Die Ausfuhr von Valloneen ist gegen das Vorjahr um 224.295 Centner im Werthe von 1,374.444 fl. gestiegen. England allein bezog über 600.000 Centner im Werthe von nahezu 5 Mill. Gulden.

Der Preis dieses Erzeugnisses, dessen Qualität von gesunder hochgrauer Farbe, kräftig und trocken war, berechnete sich je nach der Qualität folgendermassen: Mezzana (d. i. die besten und kernigsten Stücke) 140—150 Pstr.; Un' acqua (d. i. die zweite Sorte) 110—120 Pstr.; Inglese (dritte Sorte) 70—100 Pstr.

In Galläpfeln ist die Ernte im Vergleich zu der von 1875 ziemlich schwach ausgefallen und hat infolge dessen auch der Export dieses Products abgenommen.

In Alizzari machte sich gegen Ende des Jahres eine stärkere Nachfrage geltend, als dies schon seit längerer Zeit der Fall gewesen, und dürfte der Grund darin zu suchen sein, dass das chemisch bereitete Alizarin doch nicht jenen Grad von Farbstoff enthält, wie die Krappwurzel.

Weingeist wird in ziemlich grossen Quantitäten eingeführt und hier pr. Gallone zu 14—16 Pstr. verkauft. Bei der Menge und Billigkeit des ungarischen Erzeugnisses dürfte sich hier ein bedeutend grösserer Absatz erzielen lassen, als dies thatsächlich der Fall ist.

Ebenso könnte auch der Import von Droguen und Medicamenten vermehrt werden, deren Consum auf dem hiesigen Platze sehr bedeutend ist und bis jetzt zumeist aus Frankreich gedeckt wird.

Die allgemeine Lage des hiesigen Marktes war vor der Emission der Kaimès eine ziemlich befriedigende, umsomehr, als die jetztjährige Ernte im Ganzen günstig ausfiel. Infolge der Ausgabe von Papiergeld machte sich jedoch ein fühlbares Misstrauen geltend, welches allen Transactionen mit längeren Zeitfristen hinderlich wurde, ungeachtet hier ein Ueberfluss an baarem Gelde herrschte, so dass gut situirte Häuser ihre Capitalien blos zu 5 pCt. placirten, ein hier ganz abnormer Zinsfuss.

Dieser Ueberfluss an Baargeld wurde einerseits durch die Stagnation aller geschäftlichen Thätigkeit, andererseits durch die schwierige Communication mit dem Innern und die allgemein herrschende Unsicherheit hervorgerufen.

Handels- und Schifffahrtsverkehr von Trapezunt im Jahre 1876.

Trapezunt. Das Jahr 1876 trug im Wesentlichen das Gepräge seines Vorgängers. Die allenthalben darniederliegenden Handels- und Schifffahrtsverhältnisse

haben auch auf diesem Platze, hauptsächlich infolge des andauernden Druckes der orientalischen Verwicklungen, eine Beschränkung und Zurückhaltung hervorgerufen, wie sie seit langer Zeit nicht bemerkt wurde.

Dessenungeachtet zeigte der Waarenverkehr von Trapezunt diesmal mehr Regsamkeit als im Vorjahre, wie aus nachstehenden Belangen der Ein- und Ausfuhr in beiden Perioden hervorgeht:

	1876	1875
Einfuhr	27,912.010 fl.	21,785.040 fl.
Ausfuhr	7,116.980 „	8,716.450 „
Zusammen . .	35,028.990 fl.	30,501.490 fl.

Von den Verkehrswerthen des Jahres 1876 entfällt auf die vorzüglicheren Bezugs- und Bestimmungsländer in Percenten ausgedrückt folgender Antheil:

Länder	Einfuhr pCt	Ausfuhr pCt.
Oesterreich-Ungarn	10	6
Deutschland und die Schweiz	6	$\frac{1}{2}$
Frankreich	27	35
Griechenland	2	$\frac{1}{2}$
Grossbritannien	30	15
Belgien und die Niederlande	9	$\frac{1}{4}$
Russland	6	3
Türkei	6	39
Persien (Transit)	4	$\frac{3}{4}$

Mit Rücksicht auf die einzelnen Handelsartikel vertheilt sich der Werth der letztjährigen Einfuhr nach Trapezunt in nachstehender Weise:

	fl. Gold		fl. Gold
Baumwoll- und Schafwoll-Manufacte	12,336.900	Papier und Bücher . . .	21.760
Chemikalien	66.000	Petroleum	51.790
Glas- und Porzellanwaaren .	83.750	Seife	232.280
Kaffee	214.500	Seide und Seidenwaaren .	155.000
Kerzen	60.050	Spiritus, Wein, Bier . . .	56.160
Kurzwaaren	336.640	Thee	248.600
Leder und Schuhwaaren . .	112.500	Tuch	90.000
Metalle und Metallwaaren .	222.300	Zündhölzchen	69.540
Nahrungsmittel	415.800	Verschiedene Waaren . . .	455.820

Die aus Oesterreich-Ungarn bezogenen Waaren hatten nachstehenden Werth:

Baumwollwaaren 28.500 fl.; Chemikalien 3700 fl.; ordinäre Eisenwaaren 1650 fl.; gewalztes Eisen 1740 fl.; eiserne Geldcassen 5860 fl.; Glaswaaren 3290 fl.; rothgefärbte Garne 39.000 fl.; Kappen (Fes) 89.600 fl.; Stearinkerzen 5500 fl.; Kurzwaaren 11.600 fl.; leere Fässer 1768 fl.; Leinenstoffe 14.400 fl.; Nähmaschinen 6200 fl.; Schreibpapier 10.240 fl.; Pappendeckel 10.000 fl.; Cigarrettenpapier 32.000 fl.; Seidenwaaren 69.000 fl.; Sensen 11.490 fl.; Stahl 19.880 fl.; Spiritus, Rum und Bier 21.810 fl.; Tuchwaaren 48.000 fl.; Wollwaaren 29.000 fl.; Zündhölzchen 68.190 fl.

Der Absatz in diesen Artikeln könnte reichlicher sein, wenn die Engros-Exporteure durch Entsendung fachkundiger Personen sich eine genauere Kenntniss der Platzverhältnisse zu verschaffen und dadurch ihre Beziehungen zu kräftigen suchten.

Beispielsweise sind österreichische Tücher durch das französische, deutsche und englische Fabrikat bedeutend im Absatze geschmälert, um nicht zu sagen, ganz verdrängt. Die staunend billigen, aber sehr schlechten Stearinkerzen aus Belgien haben

dem ganz guten Fabrikat der Triester Actiengesellschaft diesen Platz verschlossen. Selbst die höchst billigen österreichischen Zündhölzchen finden in dem englischen Erzeugnisse und demjenigen einer französischen Actiengesellschaft in Turin eine nicht geringe Concurrenz. Nur Stahl, Sensen, Schreib- und Cigarrettenpapier österreichischer Provenienz behaupten noch eine dominirende Stellung auf dem hiesigen Platze.

Der Gesammtwerth der im Jahre 1876 von Trapezunt ausgeführten Erzeugnisse des Bergbaues, der Landwirthschaft und Viehzucht vertheilt sich auf die einzelnen Artikel in folgender Weise:

Waarengattung	Gesammtwerth fl.	Davon nach Oesterreich-Ungarn Kilogramm
Bohnen	416.390	6.215
Buxbaumholz	387.560	194.000
Fischreiherbälge	32.800	.
Fischöl, Pech und Harz	43.080	23.970
Häute	23.700	.
Leinenstoffe und Netze	83.400	.
Mais	47.330	103.500
Nüsse	336.440	32.260
Nussbaumholz (Loupes)	264.600	.
Nahrungsmittel	1,385.200	.
Rinds- und Schafdärme	35.200	25.900
Schaf- und Ziegenfelle	189.180	19.350
Tabak	413.800	37.230
Tiftick (feine Ziegenhaare)	313.680	.
Weizen	84.950	632.734
Schafwolle und Baumwolle	23.450	2.140
Diverse	570.720	1.920

Seit langer Zeit gab es hier nicht eine so reiche Ernte an Bodenproducten wie im Jahre 1876. Getreide, Obst, Hülsenfrüchte und Tabak gediehen in Güte und Menge gleich vorzüglich, weshalb auch die Preise erheblich sanken, während gleichzeitig Nachfrage und Ausfuhr sich steigerten.

Hauptsächlich waren die Verschiffungen von Haselnüssen und Bohnen nach Marseille von Belang, woselbst der erstgenannte Artikel seines geringen Preises wegen zur Bereitung von feinen Seifen verwendet wird.

Der in den nächstfrüheren Jahren zu Marseille mit Erfolg bewerkstelligte Verkauf der Auswüchse des Nussbaumes (Baumwarzen, Loupes) hatte zur Folge, dass dieses Product in grossen Mengen hieher zur Verschiffung gebracht wurde, wodurch aber in Frankreich der Preis desselben empfindlich litt. Dieses vorzügliche Holz wird zur Austäfelung von Zimmern und zum Belegen kostbarer Möbeln verwendet.

Tabak, der eine ausgezeichnete Ernte gab, fand Absatz nach Frankreich und Russland.

Der Transithandel nach und von Persien hat im letztverflossenen Jahre einen Aufschwung erfahren, indem jene Waaren, welche ihres minderen Werthes halber keine hohe Fracht vertragen, in grösseren Partien über Erzerum und Choi befördert wurden.

Im Transit nach Persien wurden hier eingeführt: Baumwoll- und Schafwoll-Manufacte für 11,339.700 fl.; Droguen für 17.250 fl.; Glaswaaren für 480 fl.; Kurzwaaren für 30.000 fl.; Seidengewebe für 48.000 fl.; Thee für 22.700 fl.; Zucker für 832.650 fl.; Zündhölzchen für 9450 fl.; Diverse für 186.340 fl.

Unter den nach Europa ausgeführten persischen Transitwaaren befanden sich: Teppiche für 47.800 fl.; Gallnüsse für 12.000 fl.; Gummen und gelbes Wachs für 18.520 fl.; Häute und Felle für 3840 fl.; Seidencocons für 12.500 fl.; Seidenwaaren für 808.000 fl.; getrocknete Trauben für 405.000 fl.; thierische Abfälle für 29.880 fl.; Shawls für 45.300 fl.; Tombeki für 1,055.600 fl.

Der Gesammtwerth des Transitverkehrs nach und aus Persien stellt sich im Vergleich der 2 letztverflossenen Jahre also:

	1875	1876
Einfuhr nach Persien	8,948.476 fl.	12,486.570 fl.
Ausfuhr aus „	2,720.720 „	2,435.500 „

Die Ursache der bei der Ausfuhr aus Persien eingetretenen Werthabnahme liegt wohl in den erschwerten Transportverhältnissen, indem infolge der Armirung der befestigten Plätze Hocharmeniens die Pfortenregierung durch längere Zeit die Saumthiere für militärische Zwecke verwenden liess, wodurch der Miethpreis dieser letzteren stieg.

Seit 4 Jahren besteht kein Durchfuhrzoll mehr. Jedes Frachtstück zahlt nur eine höchst geringfügige Gebühr für Mauthbollete und Bleisiegel; das Einlagern der Waaren im Austrittszollamte zu Erzerum ist für 30 Tage gebührenfrei; nach Ablauf dieser Frist kommen pr. Tag und Frachtstück 6 Para als Lagerzins (Ardiè) zu entrichten. Innerhalb 6 Monaten muss die Bollete vorgezeigt werden, um darzuthun, dass das Frachtstück das Austrittsamt zu Erzerum transito passirt habe, widrigens vom Bürgen der ganze Einfuhrzoll von 8 pCt. zu leisten ist.

Die Rhede von Trapezunt wurde im Jahre 1876 von 571 beladenen Fahrzeugen mit einer Tragfähigkeit von 233.685 Tonnen besucht, welche handelsthätig hier verweilten und beladen abfuhren.

Die Dampfschifffahrt war an diesem Verkehr in folgender Weise betheiligt:

	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische Lloyddampfer	51	36.403
Französische Messageries-Dampfer	52	34.753
Russische Merkantildampfer	93	86.244
Türkische Mahsousè-Dampfer	97	59.634
Englische Dampfer	3	2.041
	296	219.075
Dagegen im Jahre 1875	315	231.755

Die Segelschifffahrt ist in stetiger Abnahme begriffen. Im Jahre 1876 sind hier 275 Segelfahrzeuge von 15.113 Tonnen angekommen und beladen wieder abgegangen. Nach der Flagge vertheilen sich dieselben wie folgt:

Flagge	Schiffzahl	Tonnen
Türkische	234	10.341
Griechische	13	2.890
Russische	26	1.470
Samiotische	1	104
Italienische	1	308

Die Anzahl der unter türkischer Flagge segelnden Küstenfahrer (zwischen 5 und 50 Tonnen messend), welche Früchte, Getreide, Holz, Wein und Tabak aus Batum Risa Of, Atinà, Súrmene, Plátaña, Tripoli, Kerasunt hieher bringen und mit Colonial- und Manufacturwaaren zurückkehren, blieb so ziemlich stationär. Es sind deren 5075 mit einer Ladung von 23.602 Tonnen (im Vorjahre 4357 mit 14.764 Tonnen) nach Trapezunt gekommen und beladen wieder abgesegelt.

Der Ackerbau litt unter dem Mangel an Arbeitskräften, indem die hiesigen Grundbesitzer zumeist Türken sind und der wehrfähige Theil derselben zu den Waffen

gerufen wurde. Der Tabakbau ist wieder in Zunahme begriffen, da die Regierung die Monopolsvorschriften weniger streng handhabt.

Bei Karahissar, in der Nähe von Kerasunt, wurde ein Bleibergwerk von einer Actiengesellschaft mit grossem Eifer in Betrieb genommen und verspricht eine ergiebige Ausbeute.

Handel und Verkehr liegen sehr darnieder, da infolge des Zwangscourses des türkischen Papiergeldes eine Schwankung in den hiesigen Geldverhältnissen eingetreten ist, welche dem Kaufmannsstande jede ausgedehntere Conjunctur mit dem Auslande höchst schwierig macht.

Um dem seit lange gefühlten Bedürfnisse der Herstellung eines Quai zur Ermöglichung der Ein- und Ausladung der Dampfer zu entsprechen, wurde der Bau eines westlichen Molo, mit welchem auch ein geräumiges Mauthgebäude in Verbindung gebracht werden soll, in Angriff genommen.

Die Stadt Trapezunt besitzt noch immer kein Bankhaus; das von der Schweizer Firma Hochstrasser & Comp. besorgte Escomptiren von kurzbesichtetem Papier ist nicht belangreich.

Der Wechselcours auf London, 3 Monate Sicht, stellte sich in den ersten 9 Monaten des vorigen Jahrs auf 112 Piaster pr. Pfd. Strlg., ging aber dann auf 115 bis 118 Pstr. empor.

Die gleiche Bewegung war in den Münzcoursen wahrzunehmen. Die türkische Geldlira stieg von 135 auf 180 Pstr.; der Silberrubel von $22\frac{1}{2}$ auf 29—32 Pstr.; der Silbermedjidié von $26\frac{1}{2}$ auf 40 Pstr.; der k. k. Münzducaten von 69 auf 80 Pstr.; das Zwanzigfrancsstück von 118 auf 135—140 Pstr.; der russische Imperial von $120\frac{1}{2}$ auf 132—135 Piaster.

Dass hiedurch die Marktpreise sehr in die Höhe getrieben wurden und sich beständig auf einem hier noch nie gekannten Niveau erhalten, ist selbstverständlich.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Handelsmann Saul Labi in Tripolis (Barbaresken) zum unbesoldeten Viceconsul und Leiter des k. und k. Honorarconsulates in der gedachten Stadt mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 18. November 1877.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den derzeitigen Gerenten des k. und k. Consulates in Richmond A. Osterloh zum unbesoldeten Consul dortselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 25. November 1877.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Handelsmann Gustav Marstaller zum unbesoldeten k. und k. Consul in Bari mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consular-Gebühren allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 9. December 1877.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Kaufmann H. Claussenius in Chicago zum unbesoldeten Consul dortselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consular-Gebühren allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 9. December 1877.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem Gerenten des k. und k. Viceconsulates in Antivari Stanislaus v. Nettovich das Ritterkreuz des Franz Josephs-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 9. December 1877.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. Consul Alois Viscovich den königl. preussischen Kronen-Orden dritter Classe annehmen und tragen dürfe. (Allerhöchste Entschliessung vom 27. December 1877.)

— Der Kaufmann Clemens Martel wurde zum k. und k. Consularagenten in Bougie bestellt.

— Der k. und k. Viceconsul Dr. Ferdinand Krapf Ritter v. Liverhof in Liverpool hat nach der Rückkehr von seinem Urlaube die Leitung der Amtsgeschäfte wieder übernommen.

— Der k. und k. Generalconsul Friedrich Lippich hat die Leitung des k. und k. General-Consulates in Scutari übernommen.

Stand der k. und k. österreichisch-ungarischen Consular-Aemter in sämmtlichen fremden Staaten.

(Bis Mitte Februar 1878.)

Argentina.

Generalconsulat in Buenos Ayres, Max Ritter v. Hoffer-Hoffenfels, Legationsrath, Ministerresident für Argentina und Uruguay und Generalconsul. — Rudolph Heimondahl, Consul).

Belgien.

Consulat in Brüssel, Raphael Bauer, Consul.
" " Antwerpen, Julius Havenith, Consul.
" " Lüttich, Joseph Begasse, Consul.
" " Gent, Constantin Vorhaeghe, Consul.

Brasilien.

Generalconsulat in Rio de Janeiro, Karl Wilhelm Gross, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Bahia, C. Th. Stade, Consul.
" " Pernambuco, José Viseonde de Livramento, Consul.
Viceconsulat in Ceará (Fortalezza), Antonio Cyrillo, Gerent.
" " Maranhão, José Ferreira da Silva, Viceconsul.
" " Maroim, Adolph Lané, Viceconsul.
" " Rio Grande do Sul, L. F. Tollens, Viceconsul.

Dependenz:

Consularagentie in Porto Alegre, Edmund Teltscher, Consularagent.
Viceconsulat in Santos, A. N. Bülow, Gerent.
" " Belem di Pará, F. Joaqnim Fernandes, Viceconsul.

Chile.

Generalconsulat in Valparaiso, Johann Sosat, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Copiapo-Caldera, Karl Becker, Consul.
" " Valdivia-Corral, Julius Oehrens, Consul.
" " Coquimbo (unbesetzt).
(Das Generalconsulat in Buenos Ayres und das Consulat in Montevideo unterstehen der k. und k. diplomatischen Mission in Buenos Ayres.

*) Die mit einem Sternchen (*) bezeichneten k. und k. Consularämter stehen unter der Leitung eines effectiven Staatsbeamten.

Die k. und k. Consularämter in den Republiken Chile und Peru unterstehen der k. und k. Gesandtschaft in Rio de Janeiro; jene in den Vereinigten Staaten von Columbien, sowie in den Republiken Ecuador, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua, San-Salvador, Venezuela, Hayti und San-Domingo, sowie in Hawaii (Sandwich-Inseln) unterstehen der k. und k. Gesandtschaft in Washington.)

China und Japan.

* Generalconsulat in Shanghai, Karl Ritter v. Boleslawski, Consul und Gerent.
(Die übrige Consularvertretung in China und Japan ist vorläufig den königlich englischen Acting-Consuls daselbst übertragen.)

Columbien.

(Vereinigte Staaten.)

Consulat in Panama, Ignaz Fürth, Consul.
" " Barranquilla, August Strunz, Consul.
" " Bogota (unbesetzt).

Costa Rica.

Consulat in San José, Georg André, Consul.

Dänemark.

Generalconsulat in Kopenhagen, Johann Hansen, Generalconsul.

Ueberseeische Besitzung:

Consulat in St. Thomas (Westindien), Francesco Fontana, Consul.

Deutsches Reich.

I. Baden.

Consulat in Carlsruhe, Joseph Bielefeld, Consul.
" " Mannheim, Karl Ladenburg, Consul.

II. Bremen.

Generalconsulat in Bremen, Ludwig Gottfried Dyes, Generalconsul.

III. Hamburg.

Generalconsulat in Hamburg, Karl Friedrich Freiherr v. Westenholz, Generalconsul.

Untergoordnete Aemter:

Viceconsulat in Altona, G. H. Sieveking, Viceconsul.
" " Harburg, F. Beste, Viceconsul.
Consularagentie in Cuxhaven, F. E. Gloeke, Consularagent.
" " Geestemünde, Georg W. Claussen, Consularagent.
" " Kiel, Ferdinand Mohr, Consularagent.

IV. Hessen.

Generalconsulat in Darmstadt (unbesetzt).

V. Lübeck.

Consulat in Lübeck, J. Fehling, Consul.

VI. Preussen.

Generalconsulat in Berlin, Louis Ravené, Generalconsul.
*Consulat in Danzig, Karl Dragoritsch, Generalconsul ad pers.
" " Königsberg, Christ. Lud. Oehlmann, Consul.
" " Stettin, Karl Meister, Consul.

Untergeordnetes Amt:

Consularagentie in Swinemünde, Heinrich Adermann, Consularagent.

Generalconsulat in Frankfurt a. M., Karl W. Freiherr v. Rothschild, Generalconsul.
Consulat in Leer, Hermann J. Klopp, Consul.
Generalconsulat in Köln, Eduard Freiherr v. Oppenheim, Generalconsul.
Consulat in Breslau, Dr. Philipp Isaak Cohn, Consul.

VII. Sachsen.

*Generalconsulat in Leipzig, Joseph Ritter v. Grüner, Ministerialrath und General-Consul.

VIII. Württemberg.

Consulat in Stuttgart, Theodor Freiherr v. Dreifuss, Consul.

Ecuador.

Consulat in Guayaquil, Angelo Roditi, Gerent.

Frankreich und Algerien.

*Generalconsulat in Paris, Gustav Freiherr v. Rothschild, Generalconsul. — Dr. Leopold Walcher Ritter v. Molthein, Ministerialrath, Generalconsul-Stellvertreter und Commerzkanzlei-Director der Botschaft daselbst.

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Dunkerque, Numa Plaideau, Consul.
Viceconsulat in Calais, Jaques Vendroux, Viceconsul.
" " Boulogne sur Mer, Achilles Adam jun., Viceconsul.

Consulat in Nantes, Peter Tristan Briandeau jun., Consul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Brest, N. Villeféron, Gerent.
Consularagentie in Lorient, Aug. Joh. Guizille, prov. Consularagent.

Consulat in Havre de Grace, Stephan Trotteux, Consul.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Caen (unbesetzt).
" " Cherbourg, Leon Manger, Consularagent.
" " Dieppe (unbesetzt).
" " Fécamp, Augustin Leborgne, Consularagent.
" " S. Malo, Franz G. Boismenn, Consularagent.
" " Honfleur, J. Fed. Thüss, prov. Consularagent.
" " Rouen, Alfred Pimont, prov. Consularagent.

Consularagentie in S. Valery en Eaux, P. A. Leseigneur, prov. Consularagent.
" " S. Valery en Somme (unbesetzt).

Consulat in Bordeaux, Armand Lalande, Consul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Bayonne, Salomon See-Rodigues, Viceconsul.
Consularagentie in La Rochelle, Peter G. Amirauld, prov. Consularagent.

*Generalconsulat in Marseille, Anton Maurig Ritter v. Sarnfeld, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Lyon, Marius Cote, Consul.
" " Cette, Karl Scheidt, Consul.
" " Nizza, George d'Auzac, Consul.
Viceconsulat in Menton, Louis Martini de Chateauneuf, Viceconsul.
" " Bastia, Joseph Valery, Viceconsul.
" " Toulon, J. B. Jouve, Viceconsul.
Consularagentie in Port de Bouc, Leon Vidal, Consularagent.

Ueberseeische Besitzungen:

Generalconsulat in Algier, Johann Ghezzi, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Bona, Cölestin Bourgoin, Viceconsul.
" " Oran, Stephan Sgitcovich, Viceconsul.
Consularagentie in Bougie, Clemens Martel, Consularagent.
" " Philippeville, Tranq. Alby, prov. Consularagent.
" " Mostaganem, Anton Pizzoli, Consularagent.

Consulat in Saigon, Ernst Grün, Consul.

Griechenland.

*Consulat in Syra, Georg v. Martyrt, Generalconsul ad pers.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Nauplia, Bonifaz Bonafin, Viceconsul.
" " Piräus, Fortunat Ivich, Consul ad pers.
Consularagentie in Chalkis (unbesetzt).
" " Milo (unbesetzt).
" " Santorino (unbesetzt).
" " Zea (unbesetzt).
" " Skyatos (unbesetzt).

*Consulat in Patras, Joseph Dworžak Ritter v. Walden, Generalconsul ad pers.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Calamata, Franz Portelli, Viceconsul.
Consularagentie in Chitris und Scardamuta (unbesetzt).
" " Pirgos, Johann Ghika, Viceconsul ad pers.
" " Zimora (unbesetzt).
" " Missolunghi (unbesetzt).

*Consulat in Corfù, Dr. Friedrich Karl Cariniani, Consul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Zante, Karl Moretti, Viceconsul.
Consularagentie in Cefalonia, Georg Sava, Viceconsul ad pers.
" " Cerigo, Anton Cavalini, Consularagent.
" " Sta. Maura, Peter Brutich, Consularagent.

Grossbritannien und Colonien.

*Generalconsulat in London, Alfred Freiherr v. Rothschild, Generalconsul. — Dr. Karl Ritter v. Scherzer, Ministerialrath, Generalconsul-Stellvertreter und Commerzkanzlei-Director der Botschaft daselbst.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Hull, Johann Tompson, Viceconsul.
" " Birmingham, Eduard Gem, Viceconsul.
" " Weymouth Portland, R. N. Howard, Viceconsul.
" " Portsmouth — Southampton, A. L. van den Bergh jun., Viceconsul.
Consularagentie in Ramsgate, Heinrich Blyth Hammond, Consularagent.
" " Yarmouth, A. Wilkinson, Consularagent.
" " Kings-Lynn, James Bowker, Consularagent.

*Consulat in Cardiff-Newport, Heinrich Kohen, Consul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Bristol, Charles Hill, Viceconsul.
" " Gloucester, John Soper, Viceconsul.
" " Falmouth, William Broad, Viceconsul.
" " Plymouth, William F. Collier, Viceconsul.
" " Swansea, Tom. P. Richards, Viceconsul.
" " Newport-Mon. A. Homfray, Viceconsul.
Consularagentie in Milford, T. T. Jackson, Consularagent.
" " Dartmouth, R. Hingston, Consularagent.
" " Penzance, John Mathews, Gerent.
" " St. Mary, John Banfield, Consularagent.

*Generalconsulat in Liverpool, Dr. Ferdinand Krapf Ritter v. Liverhof, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

*Consulat in Cork und Queenstown, Benedict Row, Consul.
Viceconsulat in Dublin, Richard Welsch, Viceconsul.
" " Manchester, Sigmund Cohen, Gerent.
" " Northshields und Newcastle, Heinrich Ansen Brightman, Viceconsul.
" " Glasgow, James Galbraith, Viceconsul.
" " Edinburg und Leith, George Andrew, Viceconsul.
" " Limerick, John Richard Tinsly, Viceconsul.
" " Belfast, Robert Andrews, Viceconsul.
Consularagentie in Waterford, Joseph Strangmann, Consularagent.
" " Sligo (unbesetzt).
" " Londonderry, J. O. Neil, Consularagent.

Ueberseeische Besitzungen:

Consulat in Malta, Ignaz Ritter v. Kohen, Consul.
„ „ Gibraltar, Richard Cowell, Consul.
„ „ Sierra Leone (unbesetzt).
„ „ St. Helena, Saul Solomon, Consul.
„ „ Port Elizabeth, Nathanael Adler, Consul.
„ „ Capetown, William Anderson, Consul.
„ „ Port Louis (auf Mauritius), W. H. B. Wilson, Consul.
„ „ Bombay, William Gilmour Hall, Consul.
„ „ Calcutta, Heinrich Reinhold, Consul.
„ „ Colombo (auf Ceylon), Friedrich W. Schultze, Consul.

Dependenz:

Consularagentie in Point de Galle, Patrick Gordon Spence, Consularagent.
Viceconsulat in Aden, Victor Escher, Viceconsul.
Consularagentie in Madras (unbesetzt).
„ „ Cocanada, J. A. Will, Consularagent.
„ „ Kurachee, L. L. Hall, Consularagent.
Consulat in Bassein, Wilhelm Mundt, Gerent.
„ „ Akyab, Paul Koop, Consul.
„ „ Rangoon, C. F. Overbeek, Consul.
„ „ Penang, Rütger Klünder, Consul.
„ „ Singapore, Martin Juhl, Gerent.
Generalconsulat in Hongkong, Gustav Freiherr v. Overbeck, Generalconsul.
Consulat in Sidney, Andreas H. J. Baass, Consul.
„ „ Melbourne, Louis Thöneman, Consul.
„ „ Montreal, Eduard Schultze, Consul.
„ „ Halifax, William Cunard, Consul.
„ „ Belize, Alfred Seaman-Kindred, Consul.
„ „ Quebeck (unbesetzt).
„ „ St. Johns (unbesetzt).
„ „ Kingston (Jamaica), Johann Dieckmann, Consul.

Guatemala.

Consulat in Guatemala, Edmund Lehnhoff, Consul.

Haiti.

Consulat in Port au Prince, Emil Simmondos, Consul.

Hawaii.

Consulat in Honolulu, Dr. E. Hoffmann, Consul.

Honduras.

Consulat in Amapala, P. Juhl, Gerent.

Italien.

*Generalconsulat in Venedig, Friedrich v. Pilat, Legationsrath und Generalconsul.

Untergeordnetes Amt:

Consulat in Bologna, Marchese Francesco Albergati-Capacelli, Consul.

Consulat in Ancona, Franz Graf Ferretti, Consul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Ravenna, Emil Cav. Ghezzo, Viceconsul.
„ „ Fermo, Nikolaus Graf Savini, Viceconsul.
Consularagentie in Rimini, Nikolaus Ghotti, Consularagent.

Consulat in Bari, Gustav Marstaller, Consul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Brindisi, Theodor Drasinos, Viceconsul.
„ „ Barletta, Peter Parlonder, Viceconsul.
„ „ Molfetta, Joseph Panunzio, Viceconsul.
Consularagentie in Gallipoli, Franz de Lucca, Consularagent.
„ „ Ortona, Nicola Marinelli, Consularagent.
„ „ Taranto, Ambrosius Corato, Consularagent.

Generalconsulat in Palermo, Ignaz Florio, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Catania, Alfio Scuto Tomaselli, Viceconsul.
„ „ Girgenti, Eduard Granet, Viceconsul.
„ „ Messina, Anton Fleres, Viceconsul.
„ „ Trapani, Joseph d'Ali, Viceconsul.
„ „ Siracus, Francesco Bolfiore, Viceconsul.
„ „ Terranova, Santi Gioffré, Viceconsul.
Consularagentie in Lipari, Angelo Pajno, Consularagent.
„ „ Milazzo, Basil Ant. Zirilli, Consularagent.

Generalconsulat in Neapel, Franz di Sorvillo, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Castellamare di Stabia, Franz Storaco, Viceconsul.
Consularagentie in Catanzaro, Emanuel Grimaldi, Consularagent.

Consulat in Florenz, Julius Turri, Consul.
„ „ Livorno, Friedrich Perot, Consul.

Untergeordnetes Amt:

Viceconsulat in Porto Longone, Santi Scotto, Viceconsul.

*Generalconsulat in Genua, Franz Ritter v. Soretić, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Cagliari, Jakob Sagginate, Consul.
Viceconsulat in Savona, Sebastian Ricci, Viceconsul.
„ „ Spezia, Emilio Ginnatti, Viceconsul.
Consularagentie in Carloforte, Sebastian de Plaisant, Consularagent.
„ „ Sassari, Raimund Fogù, Consularagent.
„ „ Isola della Maddalena, Peter Susini, Consularagent.

Consulat in Mailand, Eugen Barone Cantoni, Generalconsul ad pers. und Leiter des Consulats.

Consulat in Civitavecchia, Lorenz d'Ardia, Consul.

Marokko.

Generalagentie in Tanger, John Drumond Hay, Generalagent.

Untergeordnetes Amt:

Consulat in Tanger, Dr. Max Schmidl, Consul.

Dependenzen:

Consularagentie in Larache, Lewis Forde, Consularagent.
„ „ Mogador, J. A. Elmalek, prov. Consularagent.
„ „ Rabat, Joseph Benator, Consularagent.
„ „ Saffy, Friedrich Kellner, Consularagent.
„ „ Mazagan, Christoph George, Consularagent.
„ „ Tetuan, Antonio Zamit y Romero, Gerent.
„ „ Casablanca, Jean Lapeen, Consularagent.

Monaco.

Consulat in Monaco, Georg d'Auzac, Consul.

Nicaragua.

Consulat in Leon, Ludwig Emanuel Degener, Consul.

Niederlande.

*Consulat in Amsterdam, Joseph Haupt, Consul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Vlissingen, Louis Groof, Viceconsul.
„ „ Hellevoetsluis, D. Mair, Viceconsul.
„ „ Nieuwe-Diep, Kaspar Dietrich Zurmühlen, Viceconsul.
„ „ Rotterdam, Friedrich v. Overzee, Consul ad pers.

Ueberseeische Besitzung:

Consulat in Batavia (auf Java), Ambrosius J. W. van Delden, Generalconsul und Leiter des Consulats.

Untergeordnetes Amt:

Consularagentie in Surabaya, Thomas Laer, Consularagent.

Nord-Amerika.

(Vereinigte Staaten.)

Generalconsulat in New-York, Theodor A. Havemeyer, Generalconsul.
Consulat in Cincinnati, Otto M. Adae, Consul.
„ „ St. Louis, Friedrich Bechtolsheim, Consul.
„ „ Chicago, H. Claussenius, Consul.
„ „ Milwaukee, Ernst v. Baumbach, Consul.
„ „ Louisville, Theodor Schwarz, Consul.

Consulat in New-Orleans, Adolph Bader, Consul.
" " Mobile, A. M. Schoenjahn, Consul.
" " Galveston, Julius Kaufmann, Consul.
" " San Francisco, A. Rosenthal, Gerent.
" " Richmond, A. Osterloh, Consul.
" " Baltimore, J. D. Kremelberg, Consul.
" " Philadelphia, L. Westergaard, Consul.
" " Pittsburg, Max Schamberg, Consul.
" " Boston, Gjert Lootz, Consul.
Viceconsulat in Appalachicola (unbesetzt).
" " Norfolk (unbesetzt).
" " Charleston, Heinrich Mayer, Gerent.
" " Savannah, Andreas Low, Viceconsul.

Osmanisches Reich.

Rumelien.

* Consulat in Constantinopel, Gustav Oesterreicher, Generalconsul ad pers.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in den Dardanellen, Nikolaus Xantopulo, Viceconsul.
Consularagentie in Brussa, Robert Falkeisen, Viceconsul ad pers.
" " Ineboli (unbesetzt).
" " Tenedos, Cosmus Gersaglia, Gerent.

---

* Consulat in Adrianopel, Karl Sax, Consul.

Untergeordnete Aemter:

* Viceconsulat in Philippopel, Julius Abramovich v. Adelburg, Kanzleisecretär und Gerent.
* " " Sofia, Joseph Waldhart, Viceconsul und prov. Leiter des Vice-Consulats.
Consularagentie in Burgas, H. Glücklich, Consularagent.
" " Enos (Dedeagatsch), B. G. Suhor, Consularagent.
(Aristides Coliva, Consulardelegirter in Enos.)
" " Gallipoli, A. C. Siderides, Consularagent.
" " Rodosto, Anton Cadet, Consularagent.

---

* Generalconsulat in Salonich, Gerhard Ritter v. Chiari, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Seres (unbesetzt).
Consularagentie in Cavalla, Michael Sponti, Viceconsul ad pers.
" " Porto Lagos (Xanti), Isidor Issandoro, Consularagent. (Philipp Issandoro, Consulardelegirter in Xanti.)

---

* Consulat in Monastir, Franz Edler v. Knapitsch, Generalconsul ad pers. und Leiter des Consulats.

Bulgarien.

* Generalconsulat in Rustschuk, Oscar Montlong, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

*Consulat in Widdin, Rudolph Schnell, Gerent.
* „ „ Tultscha, Friedrich Ritter v. Pertazzi, Consul.
* „ „ Sulina, Alois Viscovich, Consul.
„ „ Küstendje, Anton Licen, Viceconsul und Gerent.
Viceconsulat in Varna, Adolph Tedeschi, Viceconsul.

Romanien.

*Generalconsulat in Bukarest, Julius Zwiedinek Ritter v. Südenhorst, diplomatischer Agent und Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

*Consulat in Jassy, Rudolph Ritter v. Schlick, Consul.

Dependenzen:

Viceconsulat in Roman, Gustav Baron d'Albon, Viceconsul.
„ „ Bottuschan, Ludwig Udrycky v. Udryce, Viceconsul.
„ „ Folticzeni, Gustav Udrycky v. Udryce, Viceconsul.
*Consulat in Galatz, Ernst Freiherr v. Hann, Consul und Delegirter bei der europäischen Donau-Commission.

Dependenzen:

Viceconsulat in Ismail, C. Bohn, Gerent.
„ „ Berlad, Cornel Schultz, Viceconsul.
*Consulat in Ibraila, Johnnn Hanswenzl, Consul.

Dependenz:

Viceconsulat in Fokschan, Elias Zagorski, Viceconsul.
*Viceconsulat in Giurgevo, Anton Neumann, Viceconsul und Leiter des Viceconsulats.
* „ „ Turn-Severin, Cajetan Zagórsky, Viceconsul.
„ „ Plojesti, Hugo Preuss, Viceconsul.
„ „ Krajowa, Karl v. Molnár, Viceconsul

Serbien.

*Generalconsulat in Belgrad, Nikolaus Fürst Wrede, diplomatischer Agent und Generalconsul.

Bosnien.

*Generalconsulat in Serajevo, Conrad Wassitsch, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

*Viceconsulat in Banyaluka, Joseph Depolo, Kanzler und Gerent.
* „ „ Livno, Joseph Dragomanović, Official und Honorar-Viceconsul.
* „ „ Brčka, Nikolaus Omčikus, Major und Viceconsul.

Herzegowina.

*Consulat in Mostnr, Anton Strantz, Consul.

Dependenz:

Viceconsulat in Trebigne, Lucas Vercevich, Viceconsul.

Nord-Albanien.

* Generalconsulat in Scutari, Friedrich Lippich, Generalconsul ad pers.

Untergeordnete Aemter:

* Consulat in Durazzo, Paul Reglia.
Viceconsulat in Antivari, Stanislaus v. Nettovich, Gerent.

* Consulat in Prisren, Franz Jelinek, Consul.

Süd-Albanien und Thessalien.

* Generalconsulat in Janina, Peter Oculi, Consul und Gerent.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Avlona, Louis Calzavara, Viceconsul.
" " Prevesa, Julius v. Jaxa-Dembicki, Viceconsul.
" " Volo, Johann Marichich, Viceconsul.
Consularagentie in Larissa (unbesetzt).

Klein-Asien.

* Generalconsulat in Trapezunt, Karl v. Kwiatkowski, Consul und Leiter des General-Consulats.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Samsun, Nikolaus Seput, Viceconsul ad pers.
" " Sinope (unbesetzt).
" " Erzerum, T. Gilbert, Gerent.
" " Battum (unbesetzt).
" " Kerasunt, Attilius Sassi, Consularagent.

* Generalconsulat in Smyrna, Stephan Ritter v. Herzfeld, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Tschesme (Chio), Domenico A. Brazzafolli, Viceconsul.
" " Rhodus, Alois Barissich, Viceconsul.
Consularagentie in Scalannova, Philipp Barbon, Consularagent.
" " Güselhissar (unbesetzt).
" " Metelin, Dr. Theodor Bargigli, Viceconsul ad pers.
" " Aivali, Stephan Sevastò, Consularagent.
" " Samos, C. L. Marc, Viceconsul.
" " Stanchio, S. Gercovich, Consularagent.

Creta.

* Consulat in Canea, Ferdinand Mieksche, Consul.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Candia, Johann Istar, Consularagent.
" " Rethymo, Theodor Trifilli, Viceconsul ad pers.

Syrien.

* Generalconsulat in Beirut, Adolph Ritter v. Schulz, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Aleppo, Moisè Ritter v. Picciotto, Generalconsul ad pers.
* „ „ Damascus, Jean Bertrand, Viceconsul.
„ „ Larnaca auf Cypern, Joseph Pascotini, Viceconsul.

Dependenz:

Consularagentie in Nikosia, Giovanni Pavlides, Consularagent.
Consularagentie in Saïda, Alexander Catafago, Viceconsul ad pers.
„ „ Saffed und Tiberias, Joseph Miklasiewicz, Consularagent.
„ „ Acri und Caiffa, Johann Anton Scopinich, Consularagent.
„ „ Tripoli di Soria, Theodor Catziflis, Viceconsul ad pers.
„ „ Alessandretta, Bernhard Colacichi, Consularagent.
„ „ Bagdad (unbesetzt).
„ „ Latachia, Alphons Geofroy, prov. Consularagent.
„ „ Limasol, Constantin Francudi, Consularagent.
„ „ Mersina, Nikolaus Daras, Consularagent.

Palästina.

* Consulat in Jerusalem, Bernhard Graf Caboga-Cerva, Ministerialrath und General-Consul.

Untergeordnetes Amt:

* Viceconsulat in Jaffa, Jakob Pascal, eff. Dolmetsch und Honorar-Viceconsul.

Aegypten.

* Generalconsulat in Alexandrien, Ignaz Ritter v. Schaeffer, Ministerialrath, diplomatischer Agent und Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

* Consulat in Cairo, Rudolph Filek v. Wittinghausen, Consul.
* Consulat in Port Saïd, Joseph Stefenelli v. Brendterhof und Hohenmauer, Consul.
* „ „ Suez, Emil Otto Remy-Berzencovich, Consul.
„ „ Chartum, Martin Hansal, Consul.
Viceconsulat in Damiette, Constantin Kahil, Gerent.
Consularagentie in Tanta und Mahalla } Daniel Russi, Consularagent.
„ „ Mansura }
„ „ Luxor, Macarius Scenude, prov. Consularagent.
„ „ Koseir (unbesetzt).
* „ „ Ismailia, Alois Daveggia, Kanzlist und Gerent.

Barbaresken.

Consulat in Tripolis, Saul Labi, Viceconsul und Gerent.

Untergeordnetes Amt:

Consularagentie in Bengasi, N. Denis, Gerent.

---

* Generalconsulat in Tunis, Dr. Svetozar Theodorovich, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Goletta, Alexander They, Viceconsul.
Consularagentie in Gerbi } Georg Tapia, Viceconsul ad pers.
„ „ Sfax }

Consularagentie in Susa, Amadée Gandolphe, Consularagent.
" " Monastir } Jules Arnaud, Gerent.
" " Media }

Persien.

Consulat in Teheran (unbesetzt).

Peru.

Generalconsulat in Lima, Christian Krüger, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consulat in Arequipa-Islay, Robert Reinecke, Consul.
" " Tacna-Arica, Wilhelm Hellmann, Consul.
" " Iquique, G. H. Sattler, Consul.
Viceconsulat in Callao, Wilhelm Fernan, Viceconsul.

Portugal.

Generalconsulat in Lissabon, Manuel João da Silva e Costa, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Setubal, Johann Torlades O. Neil, Consularagent.
" " Lagos, Ferdinand Golvao, Consularagent.
" " Faro (unbesetzt).

Viceconsulat in Oporto, Joaquim de Souza Guimaraës, Viceconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Viana, Luiz Barbosa de Silva, Consularagent.
" " Figueira (unbesetzt).

Consulat in Funchal (auf Madeira), Karl Ritter v. Bianchi, Consul.
Viceconsulat in Ponta Delgada, auf St. Miguel (Azoren), João Bernardes d'Abreu e Lima, Viceconsul.
Consularagentie in Angra auf Terceira (Azoren), Philipp Dart, Consularagent.
" " Horta, W. H. Lane, Consularagent.
" " San Vincente (Capo Verde) (unbesetzt).
" " Santiago (Capo verde) (unbesetzt).

Ueberseeische Besitzung:

Generalconsulat in Macao, Gustav Freiherr v. Overbeck, Generalconsul (vide Hongkong).

Russland.

Generalconsulat in St. Petersburg, Friedrich Ludwig Kern, Consul und Gerent.
Consulat in Riga, Eugen Grimm, Consul.
" " in Libau, F. W. Rosenkranz, Consul.
" " Reval, Karl Elfenbein, Consul.
*Generalconsulat in Moskau, Anton v. Le Bidart, Legationsrath und Generalconsul.
* " " Odessa, Dr. Karl Princig Ritter v. Herwalt, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Beltsch, Nikolaus Negruss, Viceconsul.
" " Kertsch, Gustav Schiller, prov. Gerent.
" " Taganrog, Gregor Sbisa, Viceconsul.

Consularagentie in Berdiansk, Johann Ivancich, Consularagent.
" " Eupatoria (unbesetzt).
" " Mariupol, Anton Mazzorana, prov. Consularagent.
" " Theodosia (unbesetzt).
" " Nikolajeff, Ludwig Culissich, Consularagent.
" " Nowosielitza (unbesetzt).

*Generalconsulat in Warschau, Ernst Baron Brenner-Felsach, Legationsrath und Generalconsul.

San-Salvador.

Consulat in San-Salvador (unbesetzt).

San-Domingo.

Consulat in Porto Plata, G. W. Heinsen, Gerent

Schweden und Norwegen.

Generalconsulat in Stockholm, Karl Benediks, Generalconsul.

Untergeordnetes Amt:

Consulat in Gothenburg, Karl Meyer, Consul.

Consulat in Christiania, Peter Petersen, Generalconsul und Leiter des Consulats.
" " Bergen, Wollert Dankert Krohn, Consul.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Christiansand, Otto Karl Reinhardt, Consularagent.
" " Drontheim, Christian Thaulow, Consularagent.
" " Stavanger (unbesetzt).

Consulat in Tromsoe, Andreas Aagaard, Consul.

Schweiz.

Consulat in Genf, Adolph Ritter v. Schaeck, Consul.
" " Zürich, Caspar Schindler-Escher, Consul.
" " St. Gallen, August Schneider, Consul.

Siam.

Consulat in Bangkok, Wilhelm Masius, Consul.

Spanien.

*Generalconsulat in Barcelona, August Lenk v. Wolfsberg, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Rosas (unbesetzt).
" " Palamos (unbesetzt).
" " Mataro (unbesetzt).
Viceconsulat in Tarragona, Joaq. Rius y Ballestreri, Viceconsul.

Dependenzen:

Consularagentie in Villanova (unbesetzt).
" " Salou (unbesetzt).
Viceconsulat in Valencia, Franz Royo y Salvador, Viceconsul.

Dependenzen:

Consularagentie in Vinaros (unbesetzt).
" " Denia (unbesetzt).
" " Alicante, Joh. Maisonnave e Cutayar, Consularagent.
" " Torre Vieja (unbesetzt).
Viceconsulat in Cartagena, Andreas Pedreno, Viceconsul.
" " Malaga, Wilhelm Dörr, Viceconsul.

Dependenz:

Consularagentie in Almeira, José Martinez Neale, Consularagent.
Viceconsulat in Palma, Nikolaus Umbert, Viceconsul.

Dependenzen:

Consularagentie in Mahon, Spiridion de Ladico, Consularagent.
" " Ivizza, Wilhelm Wallis, Consularagent.

Generalconsulat in Cadix, Juan Duncan Shaw, Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Algeciras, Juan Duarte, Consularagent.
" " St. Lucas de Barameda, Karl Philippe, Consularagent.

Consulat in Coruña, Antonio Garrido, Gerent.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Ferrol, Nicasio Perez, Consularagent.
" " Vigo, Manuel Barana, Consularagent.
" " Ribadea, Franz de Torres, Consularagent.
" " Gijon, Dionys Acebal, Consularagent.

Viceconsulat in Bilbao, Raimondo Real de Asua, Viceconsul.

Untergeordnete Aemter:

Consularagentie in Santander, Adolph Wünsch, Consularagent.
" " St. Sebastiano, Bernhard Aleain, Consularagent.

Ueberseeische Besitzungen:

Generalconsulat in Havaña (auf Cuba), Gustav Rohlsen. Generalconsul.

Untergeordnete Aemter:

Viceconsulat in Matanzas (auf Cuba), Florenz Lüling, prov. Gerent.
" " Trinidad (auf Cuba), Joaquim Theodor Meyer, Viceconsul.
" " St. Jago de Cuba, Karl Wilhelm Schuhmann, Viceconsul.

Consulat in St. Juan (auf Puertorico), W. N. Latimer, Consul.
" " Manila (Philippinen), J. C. Labhart-Lutz, Consul.

Uruguay.

Consulat in Montevideo, Edmund Wagenknecht, Consul.

Venezuela.

Consulat in Caracas, Gustav Vollmer, Consul.
„ „ Puerto Cabello, Eduard Baasch, Consul.
„ „ Maracaibo, Eduard Schmillinsky, Consul.

Zanzibar.

Consulat in Zanzibar (unbesetzt).

Gewerbliche und landwirthschaftliche Verhältnisse Württembergs im Jahre 1876.

I. Gewerbe und Industrie.

Stuttgart. Die Unsicherheit der Verhältnisse im östlichen Europa, sowie die geringe Ernte des Jahres und deren directe und indirecte Rückwirkungen auf Handel und Verkehr waren der hauptsächliche Grund, weshalb die Aussichten auf Gesundung oder doch wesentliche Besserung der Verhältnisse im Jahre 1876 unerfüllt blieben.

Im grossen Ganzen ist es eine zuwartende Haltung, welche den Geschäftsgang dieses Jahres kennzeichnet, und welche nicht nur in grossen Tagesfragen, sondern auch im gewöhnlichen Leben ihren Ausdruck fand.

Einzelne hervorragende, mit Fleiss und Umsicht geleitete Geschäfte haben im Jahre 1876 annehmbare Resultate ergeben, die Mehrzahl der Firmen kann aber nur einen geringeren Umsatz als in 1875 constatiren, und es mussten dieselben froh sein, wenn es ihnen gelang, sich auf dem früheren Standpunkt zu behaupten.

Letzteres gilt namentlich von den hierländigen grösseren Maschinenfabriken, von denen z. B. die bedeutendste — die von Esslingen — ihren Actionären eine gegen frühere Jahre bescheidene Dividende von nur $6\frac{2}{3}$ pCt. zahlen konnte.

Auf dem Gebiete der Mechanik verdient die Einführung von Gaskraftmaschinen, namentlich der sog. Otto'schen Motoren, besondere Erwähnung. Von diesen Apparaten, welche besonders in Deutz hergestellt werden, kamen binnen kurzer Zeit in Stuttgart etwa 80 und im übrigen Württemberg ungefähr eben so viele, zusammen mit circa 280 Pferdekräften in Betrieb.

Dieselben arbeiten ganz geräuschlos und dienen hauptsächlich dem Kleinhandwerk, werden aber auch als Hilfsmaschinen in grösseren Geschäften benützt. Man findet solche in Convertfabriken, Buchdruckereien, lithographischen Anstalten, Maschinen-Werkstätten, Goldwaaren-, Hut-, Werkzeugfabriken, Bierbrauereien, Buchbindereien, Fleischhauereien etc., also in den verschiedenartigsten Gewerbszweigen.

Die vor ein paar Jahren hier gegründete Milchanstalt (Abgabe von Milch an Kranke und Kinder, mit Trinksalon) konnte der Nachfrage nicht genügen; es sind daher im Laufe des Jahres 1876 in verschiedenen Theilen der Stadt gleichartige Anstalten entstanden, welche bei einem Preise von 40 Pfg. für den Liter Milch raschen Absatz finden.

In der Lederindustrie hat die Reduction der Rohwaarenpreise besonders in der zweiten Hälfte des Jahres befriedigende Resultate zugelassen. Die allgemeine Klage über den Mangel an Gerberinde und die im Jahre 1876 auf eine nie dagewesene Höhe gestiegenen Preise derselben haben die Reaction wachgerufen.

Die königliche Centralstelle für Gewerbe und Handel hat Sorge getragen, eine Statistik über den Bedarf und Verbrauch in- und ausländischer Rinde herstellen zu lassen, welche unzweideutig die Abhängigkeit unserer Industrie vom Auslande constatirt.

Hauptsächlich ist es Frankreich, welches den Ausfall an Gerberinde deckt; ein kleinerer Theil kommt aus Ungarn, welches sich bei dem ausgesprochenen Mangel unschwer ein gutes Absatzgebiet in Württemberg für diesen Artikel eröffnen könnte.

Bezüglich der Holzindustrie ist in erster Linie die speciell in Württemberg heimische Parquetteufabrikation zu nennen, welcher Ungarn eine erhebliche Concurrenz bereitet. Im Allgemeinen konnte der Gesammtumschlag erhalten werden. Die grösste der hiesigen Fabriken hat sich aber, um nicht ihre guten Arbeiter zu verlieren, auf die Fabrikation von Aussteuermöbeln werfen müssen.

Die Betheiligten klagen hauptsächlich über die niederen Eisenbahntarife, welche Ungarn für die Einfuhr seiner Fabrikate zugute kommen; ja es wird sogar behauptet, dass die Concurrenz des Auslandes den Rohstoff von der Theiss her, obwohl viel weiter entfernt, dennoch viel billiger beziehe.

Auch die Zollverhältnisse werden als für Württemberg ungünstig geschildert, weil solche auf der Voraussetzung basiren, die hierländigen guten Sorten Tafelholz beherrschten noch den Markt, während umgekehrt die grossen ungarischen Fabriken mit ihren Riemenböden auf allen Märkten concurrenzfähig sind. Zudem lässt Deutschland Parquetten zollfrei einführen, während Oesterreich-Ungarn gegen den Import durch Eingangszoll geschützt ist.

Im Getreide- und Mehlhandel waren die Geschäftsverhältnisse des Jahres 1876 günstiger als in den vorhergehenden Perioden, wenn auch die Umsätze hinter jenen von 1869 und 1870 zurückblieben. Als Bezugsquelle für Getreide erscheint in erster Linie Ungarn, für Weizen auch Russland, wogegen Amerika unbeachtet blieb.

In competenten Kreisen wird die Errichtung von Lagerhäusern nach dem Muster von Wien, Bremen, Mannheim und München als unentbehrliche Voraussetzung künftiger Entwicklung betrachtet.

Es ist zu hoffen, dass die hiesigen städtischen Collegien, welche sich schon lange mit der Frage der Errichtung einer Gewerbehalle, welche auch Lagerräume enthalten soll, befassen, dieses Project im Laufe der nächsten Jahre zur Ausführung bringen werden.

Die Bauthätigkeit ist gegen die Vorjahre abermals eine geringere gewesen. Nur der Staat und die Stadtverwaltung benützen die günstige Gelegenheit, welche ihnen durch billige Löhne und billiges Material geboten wird, zu Staats- und Gemeinde-Bauten.

Hervorzuheben ist der in den letzten Jahren dem längst vorhandenen Bedürfnisse gegenüber hervorgetretene Eifer in der Herstellung von Kirchenbauten, wofür die Mittel hauptsächlich durch Beisteuern von Privaten, durch Lotterien u. dgl. aufgebracht worden sind.

Ausser einer während der letzten Jahrzehnte im gothischen Styl erbauten protestantischen Kirche in der Vorstadt Berg ist in Stuttgart selbst seit nahezu 100 Jahren nur ein Gotteshaus der Israeliten entstanden.

Innerhalb der letzten Jahre dagegen erhielt diese Stadt fünf neue Kirchen, darunter eine protestantische (die Johanneskirche) im spätgothischen Style, die bereits vollendet ist, eine katholische im frühgothischen und eine protestantische im romanischen Style (Garnisonskirche), beide im Bau sehr weit vorgeschritten, während in der Vorstadt Heslach eine dritte protestantische Kirche mit gothischem Style im Jahre 1876 begonnen wurde.

Nach amtlichen Daten wurden während der Jahre 1872—1876 folgende Bauten aufgeführt:

Jahr	Wohngebäude		Landhäuser		Bewohnbare Hinter-gebäude		Nicht bewohnbare Hinter-gebäude		Vergrösserung bestehender Wohngebäude	
	An-zahl	Stock-werke	An-zahl	Stock-werke	An-zahl	Stock-werke	An-zahl	Stock-werke	An-zahl	Stock-werke
1872 . . .	189	714	7	17	28	73	.	.	.	
1873 . . .	250	1015	5	12	26	65	119	.	53	70
1874 . . .	146	590	4	7	31	65	104	.	66	41
1875 . . .	67	258	3	7	18	39	149	.	75	39
1876 . . .	65	210	2	4	9	21	85	.	68	36
Zusammen	717	2787	21	47	112	263	457	.	262	186

Für jedes der in Betracht gezogenen 5 Jahre stellt sich die Gesammtzahl der Stockwerke folgendermassen heraus: 1872: 804; 1873: 1162; 1874: 703; 1875: 343; 1876: 271. Nimmt man nun an, dass je 5 Personen 1 Stockwerk bewohnen, so wurde in 1872 für 4020 Personen, in 1873 für 5810, in 1874 für 3515, in 1875 für 1715 und in 1876 für 1355 Personen neuer Wohnraum geschaffen.

Im Mittelpunkte der Stadt sind die Kaufpreise für Gebäude ebenso wenig wie die Miethzinse niedriger geworden, dagegen hat bezüglich der letzteren an der Peripherie der Stadt ein Rückgang stattgefunden. Kleine Wohnungen waren stets und sind heute noch gesucht. Der Umsatz in Gebäuden ist sehr gering, da es an Kauflust fehlt.

Trotz der verminderten Bauthätigkeit in der Stadt konnten die in der Umgegend befindlichen, zum Theil sehr bedeutenden Ziegelfabriken in Betrieb erhalten werden.

Die beiden auf Actien gegründeten Baugesellschaften dagegen vermochten weder von ihren Bauplätzen, noch von ihren Gebäuden einen erwähnenswerthen Absatz zu erzielen.

Von einigem Interesse dürfte eine Zusammenstellung der in den Jahren 1872 bis 1876 bei den Gerichten in Stuttgart (mit einer Bevölkerung von 107,273 Seelen) vorgekommenen gerichtlichen Processe sein, da sie den Gang der Krisis zu beleuchten vermag. Es fielen nämlich vor und wurden erledigt:

Jahr	Gantprocesse	Civilprocesse: Streitwerth bis 200 fl.	Civilprocesse: Streitwerth über 200 fl.
1872	102	2945	1022
1873	148	3376	2185
1874	264	3479	2078
1875 . . .	312	3634	2044
1876	315	3778	1824

Hiebei ist zu bemerken, dass im Jahre 1876 grössere Gante nicht stattgefunden und die Wechselprocesse gegen 1873 um 40 pCt. abgenommen haben, wogegen die Zahl der gewöhnlichen Processe gestiegen ist.

Im Bankwesen hat das Jahr 1876 die Verwirklichung der längst erstrebten Einheit gebracht, indem auf Grund des Reichsbankgesetzes die Wirksamkeit der Reichsbank neben den demselben Gesetze sich fügenden andern Notenbanken begann.

Was die finanziellen Verhältnisse in 1876 betrifft, so musste die missliche Lage einiger österreichischer Bahnen, deren Werthe in Deutschland untergebracht sind, sowie die Devalvirung des Silbers, in welchem Metalle fast sämmtliche österreichischen Eisenbahnactien und Prioritäten zur Zahlung gelangen, sehr empfindlich berühren,

und es haben diese Umstände auch in einem weiteren erheblichen Rückgang dieser Effecten ihren Ausdruck gefunden.

Von Emissionen auswärtiger Anlehen wurden hier im Jahre 1876 nur wenige zur Subscription aufgelegt, und von diesen wenigen gelangten nur höchst bescheidene Bruchtheile zur Anlage, da das Publicum sich fast ausschliesslich inländischen Papieren oder solchen von deutschen Staaten zuwendet.

Während sich das im Jahre 1875 aufgenommene 4percentige württembergische Anlehen nur mühsam und mit wesentlichen Coursconcessionen nach und nach Absatz im Publicum verschaffte, konnte das Mitte Januar 1876 zur Emission gelangte $4^1/_2$percentige Anlehen zu 100 mit fortwährender Steigerung des Courses, und ebenso das im November desselben Jahres zur Auflage gekommene, ebenfalls $4^1/_2$percentige Anlehen zum Emissionscourse von $100^3/_8$ mit gleicher Wirkung an den Markt gebracht werden.

Erklärlich ist dies hauptsächlich dadurch, dass die württembergischen Staats-Anlehen im Lande selbst sich zu placiren pflegen, und dass, wie bereits erwähnt, gerade gegenwärtig das Publicum sein Geld mit Vorliebe in heimischen Staatswerthen anlegt.

In Actien hiesiger Banken und in solchen von früher hier eingeführten Banken, in Eisenbahnactien und Prioritäten, ebenso in Loosen waren die Umsätze sehr gering. Auch in Pfandbriefen bewegte sich das Geschäft innerhalb enger Grenzen und blieb fast ausschliesslich auf die von hiesigen Instituten emittirten $4^1/_2$ percentigen Anlehen beschränkt.

Nachdem auch Bayern am 1. Januar 1876 die Markwährung eingeführt hat, ist dieselbe nunmehr im ganzen Deutschen Reiche zur Durchführung gelangt.

Sowohl die hierländigen Eisenbahnen, mit Ausnahme von zwei unbedeutenden Seitenlinien, als auch der Post- und Telegraphendienste und der Betrieb der Bodensee-Dampfschifffahrt befinden sich in Händen des Staates.

Die württembergischen Staatseisenbahnen lieferten für die Jahresperiode vom 1. Juli 1875 bis 30. Juni 1876 eine Verzinsung des Anlagecapitals von 3·49 pCt., gegen 3·51 pCt. in 1874/75.

Bei der Telegraphenverwaltung stellten sich für dieselbe Zeit die Einnahmen mit 491.486 Mark, die Ausgaben mit 486.636 Mark, somit der Ueberschuss mit 4850 Mark heraus, während in 1874/75 ein Deficit von 31.355 Mark zum Vorschein kam.

Aus dem Postbetriebe konnten im Etatsjahr 1875/76 474.374 Mark (gegen 32.557 Mark in 1874/75) als Ueberschuss an die Staatscasse abgeliefert werden. Die darnach sich ergebende beträchtliche Steigerung der Einnahmen entspringt theils aus einer Zunahme der Versendungsgegenstände, theils aus der mit der Einführung der Markwährung nothwendig gewordenen anderweitigen Normirung gewisser Gebührensätze und namentlich des Briefporto.

Die mit dieser Massregel theilweise verknüpfte Erhöhung des Porto war zur Herstellung eines besseren Verhältnisses zwischen den Einnahmen und Ausgaben der Postverwaltung geboten.

Die Bodenseedampfschifffahrt gab in 1875/76 einen Ueberschuss von 49.428 Mark.

II. Landwirthschaft.

Das Charakteristische des Jahres 1876 war der häufige schroffe Wechsel zwischen grosser Kälte und grosser Wärme, zwischen grosser Feuchtigkeit und grosser Trockenheit. Die ungünstige Wirkung dieser Witterungsverhältnisse auf die Vegetation konnte nicht ausbleiben.

Die anfänglichen Befürchtungen wegen gänzlichen Misswachses wurden zwar durch die später eingetretene, anhaltend fruchtbare Witterung etwas abgeschwächt-

doch konnte dieselbe den Schaden, welchen Kälte und rauhe Winde, die Extreme von Nässe und Trockenheit, sowie auch Mäuse angerichtet hatten, nicht mehr ausgleichen.

Heu gab es zu wenig, der Ausfall an rothem Klee war namhaft, die Winter-Frucht war zu dünn, und dem kranken, an Ungeziefer und Schwärze leidenden Hopfen half auch die spätere günstige Witterung nicht.

Der August war ausserordentlich trocken, die Getreideernte nahm einen raschen Verlauf, allein das Stroh blieb kurz und die Körner wurden nicht recht vollkommen; die Sommerfrucht und namentlich der Hafer erhielt eine Nothreife, das Oehmdgras stockte im Wachsen, die Kartoffeln standen ebenfalls still und die Repssaat missglückte.

Die regnerische und kühle Witterung im September stimmte die Hoffnungen, welche man bis dahin bezüglich der Weinernte gehegt hatte, bedeutend herab, war aber anderseits für die Bestellung der Herbstsaat fördersam. Das anhaltend schöne Wetter im October begünstigte nicht nur die Reife der Trauben und der verschiedenen Ackergewächse, sondern schaffte auch noch einen theilweisen Ersatz für das mangelhafte Wachsthum der Futterkräuter in den früheren Monaten. Bei dem vorherrschend milden Wetter des November und December war der Futterverbrauch in den Ställen ziemlich geringer als in andern Jahren.

Die Zahl der Gewitter mit Hagel war im Jahre 1876 verhältnissmässig gering, auch an Intensität und räumlicher Ausdehnung traten dieselben weniger verheerend als sonst auf; dagegen war der Schaden, welcher theils durch Ueberschwemmungen, theils durch Mäuse angerichtet wurde, in manchen Gegenden nicht unbedeutend. Die Blattlaus hat sich weniger als in früheren Jahren gezeigt; ob infolge der dagegen ergriffenen Massregeln, ist unentschieden. Glücklicherweise sorgt die Natur selbst von Zeit zu Zeit für die Vernichtung solcher Feinde. Auch von der Reblaus scheinen die einheimischen Reben noch verschont geblieben zu sein.

Das Erträgniss der Ackerfelder und der Wiesen ist verschieden. Einzelne Bezirke erfreuten sich wohl einer schönen Ernte, die meisten erreichten jedoch nicht einen mittleren Ertrag und von diesen blieb ein ansehnlicher Theil weit unter jener Grenze.

Dem Hopfen war das Jahr 1876 nichts weniger als günstig. Erdflöhe, Blattläuse, Russ, Schwarzbrand, Sonnenstich und Kupferbrand führten einen bedeutenden Ausfall in der Ernte herbei. Noch viel grösser war aber der Unterschied im Preise und dieser brachte dem Producenten im Vergleich zum Vorjahre einen namhaft höheren Gewinn.

Der 1876er Ertrag pr. 30.769 Centner lieferte nämlich bei einem Verkaufspreise von 385 bis 400 Mark pr. Ctr. einen Gesammterlös von 11,846.065 bis 12,307.600 Mark, wogegen das Jahr 1875 mit 96.546 Ctr. zu 80 bis 90 Mark einen solchen von 7,723.680 bis 8,689.140 Mark brachte.

Von den Obstbäumen gaben nur die später blühenden einen zum Theil sehr reichlichen Ertrag, die frühen Sorten und namentlich Birnen wurden durch den Frost zerstört. Die Kirschen- und Zwetschenbäume sind in vielen Gegenden infolge der durch die Kälte herbeigeführten Saftstockungen krank geworden.

Beim Weinertrag zeigt sich schon in der Qualität je nach der Lage ein wesentlicher Unterschied; noch grösser erscheint jedoch die Verschiedenheit in Bezug auf die Quantität. Der Gesammtertrag erreichte nicht einmal die Hälfte der 1875er Fechsung und steht hinter dem Durchschnitt der 49 Jahre von 1827 bis 1875 noch um 12·12 pCt. zurück; dagegen wird der diesfällige Erlös nur von demjenigen der Jahre 1834, 1857, 1868, 1874 und 1875 übertroffen.

Was die Viehzucht betrifft, so sucht die Regierung durch Regionalausstellungen und hohe Prämien das Verständniss für geeignete Thiere zu heben; auch lässt sich, seitdem die Pferdepreise so sehr in die Höhe gegangen sind, eine Zunahme in der Pferdezucht unschwer erkennen.

Bei den Rindern haben die ungünstigen Fütterungsverhältnisse eine namhafte Verminderung des Standes veranlasst. Die Viehpreise sind daher seit Juni 1876 beständig gefallen, haben aber gegen Ende des Jahres wieder etwas angezogen.

Obgleich sich das Jahr 1876 verhältnissmässig noch besser, als man hoffen durfte, gestaltet hat, war es doch ein sehr drückendes. Für den grösseren Landwirth stehen die Culturkosten in gar keinem Verhältniss zu der schlechten Ernte; die meiste Brodfrucht brauchte er für das Haus und zur Aussaat.

Auch die Viehzucht lieferte infolge des Futtermangels, trotz der guten Preise für Fleisch, Milch, Käse und Butter, nur einen geringen Ertrag.

Die Arbeiterverhältnisse sind etwas besser geworden. Die Güterpreise sind jedoch in stetigem Rückgange begriffen, und bei noch einigen Missernten stünde wohl der Eintritt einer landwirthschaftlichen Krisis zu befürchten.

Handels- und Schifffahrtsverkehr von Edinburg und Leith im Jahre 1876.

(Schluss.)

Edinburg. Der Häringfang an der Ostküste Schottlands war in der ersten Woche der 1876er Saison ein sehr guter und ergab mehr als zur selben Zeit des Vorjahres. Man wusste, dass sich zahlreiche Züge von Fischen in der Nähe der Küste befanden, aber ein am 3. August ausgebrochener Sturm, bei welchem 26 Fischer ihr Leben einbüssten, und welcher auch an den Netzen sehr viel Schaden anrichtete, brachte die Fischerei zum vorläufigen Stillstand.

Auch späterhin folgte ein Sturm dem andern, Netze gingen verloren und der Fischfang konnte überhaupt nur sehr unregelmässig betrieben werden, was zur Folge hatte, dass der Ertrag der Fischerei an der Ostküste weit hinter dem der früheren Jahre zurückblieb.

Nahe den Shetland-Inseln, wo der Häringfang bisher ein sehr befriedigendes Resultat ergab, wurden in 1876 im Ganzen nur 2000 Crans (Fässer), also im Durchschnitt 23 Crans pr. Boot gefangen. Bei den Orkney-Inseln gewann man 5000 Crans oder ungefähr ein Viertel der gewöhnlichen Menge. Auf der Station Wick gestaltete sich die Häringfischerei während der ersten paar Wochen ausgezeichnet, und blieb so bis zum 3. August, wo der Sturm eintrat. In der nächstfolgenden Woche brachte man es auf 30.000 Fässer oder ungefähr die Hälfte des ganzen Erträgnisses, welches in Allem nur 66.030 Fässer betrug, also weit unter dem Durchschnitte blieb.

Die Station Lybster zeigte gegen 1875 eine Zunahme von 1500 Crans, die benachbarte Station Dunbeath gerade das Doppelte. Auch Helmsdale, welches seit Jahren im Häringfange sehr unglücklich war, so dass die Zahl seiner Boote von 300 auf 65 herabsank, hatte diesmal eine gute Saison, indem durchschnittlich 130 Crans auf ein Boot kamen.

Auf den oberen Moray-Stationen betrug der durchschnittliche Fang pr. Boot 128 Crans. Auf den 6 Stationen an der Küste von Banffshire ergab sich im Vergleich zu andern Jahren ein Ausfall von 20.000 Crans.

Die 3 wichtigen Stationen in Aberdeenshire, nämlich Fraserburgh, Peterhead und Aberdeen, waren ebenfalls infolge des schlechten Wetters nicht sehr glücklich und das Ergebniss ihrer Fischerei war um 145.000 Crans geringer als in 1875.

Der gesammte Fang an der Ostküste, d. i. von der Firth of Forth bis zu den Orkney-Inseln, belief sich im Jahre 1876 auf 342.000 Crans, und da 4000 Boote bei

der Häringfischerei thätig waren, so entfallen im Durchschnitt 85 Crans auf das einzelne Boot. Im Vergleiche zu 1875 erscheint das Gesammtergebniss um ungefähr 200.000 Crans geringer, und es wird dieser Verlust im Ganzen auf 220.000 Pfd. Strlg. oder 55 Pfd. Strlg. pr. Boot veranschlagt.

Die Pökler und Versender haben dennoch ein gutes Geschäft gemacht, indem die Häringpreise sehr hoch standen. Für mit dem Kronenstempel versehene Fässer wurden 47 s. und für Matties (kleine, unausgewachsene Fische) 37 s. pr. Fass gezahlt.

Auch im Jahre 1876 hat es sich die schottische meteorologische Gesellschaft angelegen sein lassen, in Erfahrung zu bringen, was der Grund der seltsamen Wanderungen der Häringe sei, und inwieweit dieselben von der Temperatur des Meeres beeinflusst werden.

Unter den Ursachen, welche eine locale Ab- oder Zunahme der Seetemperatur hervorrufen, ist es hauptsächlich ein mit Wolken bedeckter oder ein klarer Himmel während des Tages und der Nacht. Ein anderer wichtiger Punkt sind die Beziehungen zwischen der Temperatur auf der Oberfläche und derjenigen in der Tiefe des Meeres.

So hat man z. B. gefunden, dass, wenn an der Oberfläche die Temperatur höher ist, die gefangenen Fische tief unten an das Netz stossen, was zu der Annahme berechtigt, dass der Fang misslingt, wenn die Netze nicht tief genug gehen. Der Häring scheint eben die niedrige Temperatur der höheren vorzuziehen.

Es bestätigte sich auch wieder, dass die Gewitter den Häringfang beeinflussen. Wenn sich nämlich ein Gewitter von ansehnlicher Stärke über einen grossen Theil der schottischen Ostküste entlud, dann gab es an diesem Tage einen sehr reichen, am darauffolgenden Tage aber einen höchst unbedeutenden Fang, ausgenommen an der äussersten Kante einer tiefen Stelle der See, so dass es scheint, als zögen sich die Häringe dorthin zurück.

Die folgende Zusammenstellung enthält die vorzüglicheren Gegenstände der Einfuhr im Jahre 1876, verglichen mit den entsprechenden Belangen des Vorjahrs:

Waarengattung		1875	1876
Butter	Fässer	158.891	180.630
Espartogras	Tonnen	17.091	14.836
	Ballen	14.862	6.806
Fassreife	Bündel	114.354	107.229
Baumwollgarn	Kisten	420	298
	Ballen	801	486
Jutegarn	„	2.951	3.023
Leinengarn	„	69	115
Wollengarn	„	15.320	17.304
	Kisten	9.814	8.350
Weizen	Quarter	488.830	460.832
Gerste	„	180.702	191.668
Hafer	„	146.832	149.177
Bohnen	„	39.044	39.080
Erbsen	„	26.829	31.110
Roggen	„	10.317	4.865
Mais	„	79.502	173.026
Mehl	Säcke	272.178	287.724
Guano	Tonnen	7.527	12.249
	Säcke	2.688	16.531
Hanf	Ballen	34.952	26.274
Hadern	„	10.004	11.344
	Säcke	3.092	2.434
	Centner	246	5

Waarengattung		1875	1876
Häute	Bündel	15.974	12.430
Hopfen	Ballen	2.855	2.114
Glaswaaren	Kisten	5.326	8.034
Latten	Stück	955.550	1,319.015
Bretter	„	320.933	48.563
Dielen	„	50.857	24.048
Bretter und Dielen	„	339.898	.
Fassdanben	„	1,172.051	727.065
Stützen	„	199.522	529.886
Eisenbahnschwellen	Stück	57.032	82.858
	Lasten	1.250	.
	Klafter	402	.
	Blöcke		147.632
Lattenholz	Stück	507.910	22.934
	Lasten	.	1.955
Käse	Stück à 14—20 Pfd.	511.820	.
	„ à 12—20 „	.	425.998
	Kisten	767	571
Knochen	Tonnen	5.490	5.591
	Säcke	519	2.157
Knochenmehl	Tonnen	1.041	1.955
	Säcke	510	.
Salpetersäure	Tonnen	8.817	9.360
	Säcke	30.479	.
Oel	Fässer	15.912	18.617
Oelkuchen	Tonnen	9.620	12.884
	Säcke	4.363	7.365
Kleesamen	„	8.796	9.680
Baumwollsamen	Tonnen	598	525
Grassamen	Säcke	2.321	2.204
Rübsamen	Centner	17.955	3.785
	Quarter	.	700
Hanfsamen	Säcke	4.141	4.335
	Centner	490	817
Leinsamen	„	196.557	19.183
	Quarter	.	11.184
Brandy	Fässer	3.506	9.071
	Kisten	16.575	32.166
Genever	„	10.204	13.817
	Fässer	730	620
Rinder	Stück	9.440	8.463
Schafe	„	8.084	3.951
Pferde	„	742	1.880
Wein	Kisten	12.648	14.151
	Fässer	3.111	3.332
	Oxhoft	3.604	6.113
	Körbe	1.956	823
	Butts	926	1.897
	Pipen	868	793
Wolle	Ballen	5.342	4.236
	Säcke	.	1.021

Waarengattung		1875	1876
Zink	Fässer	4.571	2.155
	Platten	5.091	1.294
Zinkoxyd	Fässer	1.500	1.793
Zucker	Säcke	139.679	94.049
	Fässer	8.681	7.165
	Oxhoft	1.754	2.346
	Kisten	10.788	12.277
	Brode	112.054	91.936
	Tierces	.	1.835

Die meisten der in Leith importirten Rinder und Schafe kommen von Aarhaus, Kopenhagen und Hamburg, die Mehrzahl der Pferde aus dem letztgenannten Hafen.

Böhmische Glaswaaren finden in Edinburg und Leith noch immer gute Abnahme. An Tafelglas wurde hier allein ein Umsatz von 25.000 fl. erzielt. Die böhmischen Opallampen, von denen in Edinburg während des Jahres 1876 für 15.000 fl. verkauft wurde, erfreuen sich grosser Beliebtheit, da sie wirklich gut und verhältnissmässig billig sind; auch lässt sich deren Absatz hier um so leichter bewerkstelligen, als die inländische Industrie in dieser Branche mit Böhmen nicht concurriren kann.

Von böhmischen Steinen für Glasleuchter hat während der letzten Jahre jedesmal eine Einfuhr für 30.000—40.000 fl. stattgefunden. Diese, sowie viele andere derlei Gegenstände aus Böhmen finden von hier ihren Weg nach Indien und Australien. London sendet jährlich nach Edinburg eine Masse billigen böhmischen Glases, welches durch zahlreiche Hausirer in Glasgow und im schottischen Gebirgslande feilgeboten wird.

Die aus Oesterreich-Ungarn nach Schottland gesendeten Nähmaschinen fanden trotz der starken englisch-amerikanischen Concurrenz guten Absatz.

Im Jahre 1876 wurden von Leith exportirt: 375.223 Tonnen Kohlen, 160.301 Tonnen Eisen, 100 Tonnen und 14.956 Fässer Theer und Pech, 666 Tonnen und 62.000 Stück Backsteine, 4556 Fässer Bier.

Alle andern von Leith aus verschifften Güter gingen einfach unter dem Namen „Verschiedene britische Waaren", ohne dass deren Gattung, Menge und Werth bekannt wurde.

Kohlen und Eisen nahmen hauptsächlich folgende Richtung:

Bestimmung	Kohlen Tonnen	Eisen Tonnen
Oesterreich-Ungarn	4.101	.
Schottland	4.953	123
England	12.516	6.924
Holland	11.957	39.248
Hamburg	2.526	56.148
Dänemark	24.353	8.442
Deutschland	97.436	30.467
Norwegen	13.156	50
Schweden	15.084	77
Russland	88.220	6.293
Belgien	7.880	8.996
Frankreich	29.250	3.533
Spanien	5.147	.
Portugal	3.331	.
Italien	12.671	.

Bestimmung	Kohlen Tonnen	Eisen Tonnen
Malta und Gibraltar	265	.
Griechenland	1.393	.
Türkei	6.669	.
Aegypten	6.478	.
Britisch-Amerika	8.712	.
Vereinigte Staaten	3.262	.
Südamerika	11.618	
Westindien	4.245	.
Zusammen	375.223	160.301
Dagegen in 1875	296.193	147.329
Zunahme in 1876	79.030	12.972

Während des Jahres 1876 liefen in den Hafen von Leith 4570 Schiffe von 940.261 Tonnen ein, und 4626 Schiffe von 949.864 Tonnen verliessen denselben.

Unter österreichisch-ungarischer Flagge erschienen 24 Schiffe von 12.482 Tonnen, darunter 21 beladen mit Gütern im Werthe von 1,471.000 fl. Von diesen letzteren kamen je 5 von New-York, Philadelphia und Odessa, 2 von Baltimore, je 1 von New-Orleans, Alexandretta, Smyrna und Dedeagatsch. Die unbeladenen Schiffe liefen von schottischen Seeplätzen hier ein.

Den Hafen verliessen 25 nationale Schiffe von 12.989 Tonnen und mit einem Ladungswerthe von 59.400 fl. Es segelten davon ab: 5 nach Odessa, 3 nach Constantinopel, 2 nach Triest, je 1 nach Fiume, Salerno, Venedig, Barcelona und Alexandrien; der Rest ging meistens nach amerikanischen Häfen in Ballast.

Die Ladung der angekommenen österreichisch-ungarischen Schiffe bestand in Getreide und Knochen, während die abgesegelten Fahrzeuge Steinkohlen exportirten.

Im Vergleich mit 1875 sind um 7 nationale Schiffe von 2275 Tonnen mehr angekommen und um 9 von 4319 Tonnen mehr abgesegelt.

Der Gesammtverkehr von Handelsfahrzeugen im Hafen von Leith stellt sich für die Jahre 1875 und 1876 folgendermassen heraus:

	1875		1876		Zunahme in 1876	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Einlauf	4.154	838.680	4.570	940.261	416	101.581
Auslauf	4.088	827.797	4.626	949.864	538	122.067

Das neue Dock, welches in 1875 in Angriff genommen wurde, dürfte bis zum Jahre 1878 vollendet sein und wird ohne Zweifel zur weiteren Hebung des Schifffahrts-Verkehrs von Leith nicht wenig beitragen. Dasselbe erhält eine Länge von 1500 und eine Breite von 656 Fuss. Der hiefür benöthigte Raum wurde dem Meere abgerungen, indem man eine Seemauer zog, deren Länge nahezu eine englische Meile beträgt.

Der Bau unterscheidet sich nicht sehr von andern ähnlichen Hafenarbeiten, nur dass bei dem hiesigen Dock eine Mischung von Portland-Cement mit kleinen Steinen und Kies theilweise den eigentlichen Stein ersetzt. Diese Mischung, welche in hölzernen Mulden getrocknet wird und augenscheinlich die Festigkeit des Steines annimmt, ist verhältnissmässig billig und hat sich bei englischen Hafenarbeiten bereits wiederholt bewährt.

Trotz allen Eifers der Localbehörden, den Hafen von Leith zu vergrössern und zu verschönern, besitzt derselbe noch kein eigenes Rettungsboot (Life-boat). Infolge der oft herrschenden furchtbaren Ost- und Nordstürme sind alljährlich Hunderte von

Schiffen gezwungen, in der Firth of Forth zeitweiligen Schutz zu suchen Die meisten liegen dann zwischen Leith und der Küste von Fifeshire vor Anker.

Hält nun der Sturm lang an und wirft die Nordsee ihre mächtigen Wellen in die Firth, so geschieht es nicht selten, dass die Schiffe, da ihre Anker nicht halten, zu treiben anfangen und die grösste Gefahr laufen, auf Felsen zu stossen.

Weder Boote noch Dampfer wagen es dann, den Bedrängten zu Hilfe zu eilen, und da ist eben ein Rettungsboot unumgänglich nothwendig.

Die Schiffsfrachten waren während des Jahres 1876 sehr niedrig und standen wie folgt:

Triest 11 L. 10 s. bis 12 L. 10 s.; Fiume 12 bis 13 L.; Alexandrien 10 bis 12 L.; Constantinopel 11 bis 13 L.; Odessa 11 bis 14 L.; Palermo 9 bis 10 L; Genua 13 L.; Venedig 13 L. 10 s. bis 15 L.; New-York 3 s. 6 d; Montreal 7 L.; St. Thomas 10 L.; Rio Janeiro 20 L.; Montevideo 22 L.; Buenos-Ayres 25 L.; Valparaiso 19 bis 20 L.; San Francisco 22 L.

Handel, Industrie und Schifffahrt von Philadelphia während des Jahres 1876, mit besonderer Rücksicht auf die Beziehungen zu Oesterreich-Ungarn.

Philadelphia. Das Jahr 1876 mit der Feier des hundertjährigen Bestehens der nordamerikanischen Republik macht nicht nur in den Annalen der Entwicklung dieses Landes Epoche, sondern bietet gleichzeitig reichen Stoff zu Betrachtungen auf dem Gebiete der Völkerkunde im Allgemeinen.

In keinem andern Lande kann dieser oder ein ähnlicher Zeitabschnitt selbst für den oberflächlichen Beobachter, geschweige denn für den in die Culturgeschichte Eingeweihten ein so hervorragendes Interesse haben; denn ungeachtet der reichhaltigsten Ressourcen und zuverlässigsten Statistiken wird ihm der Rückblick und der Vergleich der Gegenwart mit der Vergangenheit nirgends so erleichtert, nirgends treten die daraus zu ziehenden Schlüsse grossartiger, schlagender und in gedrängterer und leichter fasslicher Form vor das Auge als gerade in den Vereinigten Staaten Nord-Amerika's.

Vor dem Jahre 1776 war dieses gewaltig grosse und unermesslich reiche Territorium für den grössten Theil Europa's fast nur eine terra incognita, wo ausser Pelzwerk wenig zu holen war, und wo Frieden und frugale materielle Existenz suchende religiöse Expatriirte sich mit einer kärglichen patriarchalischen Halbcivilisation zu begnügen hatten, welche dauernd der Gefahr ausgesetzt war, von raub- und blutgierigen Indianern zerstört zu werden.

Vor 100 Jahren erstreckten sich die permanenten Ansiedlungen der einen primitiven Ackerbau betreibenden Bevölkerung selten mehr als eine oder zwei Tagereisen von dem Weichbilde der Städte entfernt ins Innere des Landes, während jetzt das noch nicht für die Cultur reclamirte oder doch mindestens theilweise fruchtbringend gemachte Areal verhältnissmässig gering ist, und es kaum einen District in den entlegensten und nur unter den gewaltigsten natürlichen Schwierigkeiten zugänglichen Landestheilen zwischen Mexico und Canada giebt, welcher nicht für den einen oder andern Zweck mindestens momentan ausgebeutet wurde.

Damals machte die Ankunft einiger weniger Schiffe vom Auslande (fast ausschliesslich von England) jedesmal Sensation, heute zählt man deren zu Tausenden von allen Welttheilen. Eine monatliche Postverbindung mit Europa per Segelschiff,

und die Möglichkeit, von dort innerhalb 6 Monaten eine Antwort zu erhalten, galt schon als ein bewundernswerther Beweis des regen Fortschrittes; heute nehmen Riesendampfer auf drei oder vier verschiedenen Wegen nicht selten an demselben Tage die Post nach dem westlichen Europa mit. Heute erhält man auf eine Anfrage per Kabel innerhalb weniger Stunden Antwort aus Europa, und kann mit Comfort und Sicherheit in weniger als 8 Tagen das mehr als 3000 Meilen entfernte San Francisco per Eisenbahn erreichen.

Die in ihrem Entstehen aus mehrfachen Gründen auf ernstlichen Widerstand stossende internationale Ausstellung war dazu bestimmt, die Harmonie der sich bisher fremden oder relativ nur sehr wenig mit einander bekannten Völkerstämme der Erde auf amerikanischem Boden herbeizuführen. Dieser Zweck ist in seiner vollen Ausdehnung erreicht worden.

Das amerikanische Volk hat während der 6 Ausstellungsmonate von seinen willkommenen Gästen ungemein viel gelernt; dass ihm aber noch viel zu lernen übrig bleibt, lässt sich nicht in Abrede stellen. Der Weg dazu ist angebahnt, und derselbe muss und wird sich unwiderstehlich ausdehnen und ebnen. Die nationale Bedeutung der hundertjährigen Geburtstagsfeier der amerikanischen Republik bleibt ihr Eigenthum, die Wechselwirkungen der internationalen Ausstellung von 1876 gehören gemeinschaftlich ihr und der übrigen cultivirten Welt an. Hier im Lande macht sich der materielle Nutzen der Ausstellung bereits auf eclatante Weise wahrnehmbar. Neue Ideen führen zu neuen Massregeln, neue Rohstoffe zu neuen Fabrikaten, neue Bedürfnisse zu neuen Erfindungen.

Dass Philadelphia behufs Abhaltung der Ausstellung der Vorrang vor allen andern Städten der Vereinigten Staaten ertheilt wurde, findet vollständige Berechtigung in seinem historischen Berufe dazu. In Philadelphia trat der erste selbständige Congress der 13 englisch-amerikanischen Colonien zusammen. Hier wurde der Grundriss der Constitution der Vereinigten Staaten von Nordamerika entworfen, und von hier am 4. Juli 1776 die Unabhängigkeitserklärung jener Staaten ausgesandt. Uebrigens besitzt Philadelphia locale Vortheile, welche keine andere Stadt auf diesem Continent in gleichem Grade den Zwecken entsprechend zu bieten vermochte. Es hätte sich in der That nirgends eine so prächtige und in jeder Beziehung so befriedigende Localität als unser Fairmountpark für die Ausstellung finden lassen.

Wie bei der fast chronischen Stille des Handels in allen Welttheilen nicht anders zu erwarten war, bot auch der Handel Philadelphia's im Jahre 1876, mit Ausnahme einer beständigen Steigerung in der Exportation seiner wichtigsten Rohproducte, keine hervorragenden neuen Momente. Die seit der Krisis des Jahres 1873 gehegten Hoffnungen auf eine rasche und lebenskräftige Wiederbelebung des Handels und der Industrie haben sich im Allgemeinen nicht, und in speciellen Zweigen nur ganz ausnahmsweise und in geringer Ausdehnung erfüllt.

Das Goldagio ist seit Beginn des Jahres 1876, geringe und vorübergehende speculative Steigerungen abgerechnet, beständig im Fallen gewesen und seit Neujahr 1877 bereits unter 5 pCt. gewichen, d. h. so tief, wie es seit dem Ausbruche des Bürgerkrieges und Einstellung der Baarzahlungen im Januar 1862 noch nicht gewesen ist. Disponibles Capital ist im Ueberflusse vorhanden, so dass Millionen müssig liegen und für legitime Geschäftszwecke die erforderlichen Gelder sich zu mässigem Zinsfusse mit Leichtigkeit anschaffen lassen.

Je nach der dargebotenen Sicherheit und der Stellung des Anleihers findet sich das Geld am Markte zu 3—4 pCt. pr. annum, ausnahmsweise unter 3 pCt. für kurze, und 4—5 pCt. für längere Kündigungsdarlehen gegen Staatspapiere und ähnliche Valuten, zu 5—10 pCt. für gewöhnliche Disconten in allen Schattirungen.

Gute Disconten blieben fortwährend zu ca. 5 pCt., unzweifelhafte Primapapiere sogar zu etwas niedrigerer Rate gesucht, wogegen der höhere Zinsfuss nur selten in

Anwendung kam, weil weniger beliebte Wechsel bei der herrschenden Geschäftsstille nicht häufig waren.

Trotz der allgemeinen und lauten Klagen über schlechte Zeiten und der unbestrittenen Lähmung in den meisten Geschäftszweigen zeugt die Verkehrsthätigkeit Philadelphia's von unaufhaltsamen Fortschritten. Bis zum Ausbruche des Bürgerkrieges überstieg die Einfuhr dieses Hafens seinen Export ganz bedeutend. In 1860 z. B. belief sich die erstere auf 14,531.352 Dollar, dagegen der letztere auf 7,839.286 Dollar. Im letztverflossenen Jahre war nicht allein das Verhältniss ein umgekehrtes, sondern die Differenz eine viel grössere, denn die Ausfuhr betrug 50.552.300 Dollar und die Einfuhr 20,298.763 Dollar.

Die einheimische Minen- und Fabrikindustrie, worin Pennsylvanien, mit Philadelphia als Centrum, eine so hervorragende Stellung einnimmt, lässt noch Manches zu wünschen übrig. Die Arbeitseinstellungen, welche in Amerika einen chronischen Charakter angenommen haben, sollten sich gegenwärtig von selbst verbieten, da es mehr an Beschäftigung als an brodlosen Arbeitern mangelt. „Strikes" werden übrigens in Zukunft schwerlich wieder so drohende Dimensionen annehmen und kaum von so langer Dauer sein, als zuvor. Dieselben erscheinen daher dem Grubenbesitzer oder Fabrikanten nicht länger gefährlich, denn ihre Häufigkeit hat die Mittel und Wege zu Gegenwirkungen erleichtert.

Die Eisenindustrie der Vereinigten Staaten und Pennsylvaniens in erster Stelle ist noch immer nicht im Stande gewesen, sich von den Folgen der 1873er Krisis zu erholen, und von den vielen während der ersten Hälfte des gegenwärtigen Decenniums neu errichteten Hochöfen, Walzwerken und ähnlichen durch das Schutzzollsystem begünstigten Fabrikanstalten für Eisen bleibt die Mehrzahl schon seit 3 Jahren zur Unthätigkeit verurtheilt.

Als Illustration für die bedauerliche Lähmung der Eisenproduction dient die Thatsache, dass z. B. von 18 unterhalb Harrisburg am Susquehannaflusse gelegenen Hochöfen gegenwärtig nur 4 in Arbeit sind. Ein ähnliches Missverhältniss besteht in andern Theilen Pennsylvaniens, in Ohio und den übrigen für die Eisenindustrie wichtigen Staaten, wo die Arbeit meistens auf ungefähr $^1/_3$ reducirt ist.

In andern Industriezweigen sieht es ähnlich aus. Von 14 auf der Südseite Pittsburg's gelegenen Flintglasfabriken fristen gegenwärtig nur 5 eine kümmerliche Existenz, die übrigen sind gänzlich geschlossen.

Die Fabrikation von Teppichen aller Art hat ihren Hauptsitz in Philadelphia. Von den 5 oder 6 grossen und den 100 bis 200 kleineren Etablissements befindet sich jetzt nicht ein einziges in voller Thätigkeit, denn es fehlt an Aufträgen. Daher ist die überwiegend grössere Anzahl der Teppichweber müssig und der Lohn herab gesetzt.

Ueberhaupt sind die meisten Fabrikate und Manufacturen ansehnlich im Werthe gesunken. Dies macht sich bei Baumwollwaaren recht bemerkbar, so dass gewisse Gattungen bereits billiger als von irgend einem Lande in Europa geliefert werden können, woraus auch die Möglichkeit entspringt, auf einigen Märkten Asiens u. s. w. England den Rang abzugewinnen.

Dem Besucher der hiesigen Weltausstellung kann es nicht entgangen sein, dass mehrere der amerikanischen Fabriken von Stahlwerkzeugen, als: Sägen und vorzüglich beim Bergbau und der Landwirthschaft in Verwendung kommende Geräthe, Ausserordentliches zu leisten im Stande sind. Einige derartige Etablissements in Philadelphia und den Neu-England-Staaten haben sich bereits einen beneidenswerthen Ruf erworben.

Selbst die Experten Englands, welches in dieser Beziehung so lange den ersten Rang zu behaupten wusste, gestehen die Superiorität gewisser Classen der amerika-

nischen Erzeugnisse ein, welche jetzt mit Erfolg dort Eingang finden, wo bisher Sheffield ein unbestrittenes Monopol besass.

Die Sheffielder Fabrikanten erkennen die ihnen drohende Gefahr, und es drängt sich ihnen die Ueberzeugung auf, dass die Einführung gewisser Maschinerien, welche es den Amerikanern möglich macht, billiger zu fabriciren, nicht länger verschoben werden darf.

Mehrere der grossen Fabriken von amerikanischen Schusswaffen waren schon seit Jahren Exporteure, und nicht selten haben sich fremde Regierungen mit ihrem diesfälligen Bedarf nach den Vereinigten Staaten gewendet.

Während der letzten 6 Monate des vorigen Jahres sind diese Fabriken durch belangreiche Aufträge aus der Türkei stark beschäftigt gewesen, und es wurden bereits für mehrere Millionen Dollar Gewehre, Revolver, Patronen u. s. w. expedirt, denen ehestens grössere Quantitäten folgen dürften.

Petroleum wird aller Wahrscheinlichkeit zufolge noch für einen langen Zeitraum eine hervorragende Stellung in unserer Ausfuhrstatistik einnehmen. Obgleich ein Stapelartikel, welcher in nicht geringem Umfange zur Bereicherung des Landes beiträgt und dessen Quellen unversiegbar scheinen, hält Petroleum in seinem specifisch nationalen Werthe doch kaum den Vergleich mit Kohlen und Eisen aus, und verdient daher vom wirthschaftlichen Standpunkte aus nicht die gleiche Beachtung wie diese, indem seine Production und sein Absatz nicht dauernd und absolut von Nachfrage und Angebot regulirt, sondern periodenweise und mitunter in hohem Grade durch wilde Speculation bedingt werden.

Die letzten Monate des Jahres 1876 führten in dem Artikel ausserordentliche und, wie sich später gezeigt hat, ganz unmotivirte Fluctuationen mit sich, welche in ihren Extremen auf der einen Seite in raschem Gewinn und auf der andern in enormen Verlusten endeten, ohne jedoch den Handel in der Hauptsache anders als momentan zu beeinflussen.

Die hiesige Ausfuhr von raffinirtem Petroleum nach dem Auslande beziffert sich für das Jahr 1876 wie folgt:

Bestimmung	Menge Gallonen	Werth Dollar
Belgien	15,824.079	3,142.805
Britisch-Westindien	56.059	13.585
Britisch-Guiana	3.000	600
Cuba	30 406	4.291
Dänemark	1,520.047	285.076
Deutschland	20,788.178	3.812.731
England	2,887.537	554.999
Frankreich	28 250	7.415
Französisch-Westindien	20	85
Gibraltar	1.865.420	406.705
Holland	3,575.982	630.174
Holländisch-Westindien	5.186	1.089
Irland	1,638.708	295.012
Italien	3.984 202	862.748
Nova-Scotia	92	20
Oesterreich-Ungarn	1,127.760	218.639
Portorico	2.500	670
Portugal	460.556	106.858
Russland	409.288	71.241
Schweden und Norwegen	189.849	28.000

Bestimmung	Menge Gallonen	Werth Dollar
Spanien	449.858	80.767
Türkei	260.837	58.600
Venezuela	22	5
Zusammen . .	55,107.836	10,583.115

Ausserdem wurden noch 7,512.635 Gallonen rohes Oel im Werthe von 891.831 Dollar und 3,211.139 Gallonen Naphta und Benzin für 333.430 Dollar von hier nach dem Auslande verschifft.

An der Ausfuhr von raffinirtem Petroleum nach Oesterreich-Ungarn, welche gegen das Vorjahr um 587.826 Gallonen geringer erscheint, betheiligten sich 3 nationale Schiffe von 1805 Tonnen, welche 554.901 Gallonen im Werthe von 127.771 Dollar nach Triest brachten. Der Rest dieser Ausfuhr entfiel auf die amerikanische, englische und italienische Flagge.

Während der letzten 6 Jahre hat der Gesammtexport von Petroleum und den daraus gewonnenen Erzeugnissen nachstehende Resultate gezeigt:

Jahr	Rohes Oel Gallonen	Raffinirtes Oel Gallonen	Naphta und Benzin Gallonen	Zusammen Gallonen	Werth Dollar
1871 . . .	3.833.979	51,352.996	714.615	55,901.590	13.257.895
1872 . . .	7.218.058	47,981.845	1,158.165	56,356.068	12,569.779
1873	4,837.394	80,166.187	1,839.432	86,843.013	15.733.791
1874	1,614.116	70,810.711	1,729.862	74.154.689	9,648 063
1875	6,497.845	55,112.341	2,494.114	64,104.300	7.927.399
1876 . . .	7.512.635	55,107.836	3.211.139	65,831.610	11 808.376

Getreide, zumal Weizen und Mais, bleibt für die Vereinigten Staaten nach wie vor die Grundlage ihres Wohlstandes und gleichzeitig die Triebfeder ihres Güter-Verkehrs mit Europa. Dieses Land wird für Jahrhunderte ein vorzugsweise Ackerbau treibendes bleiben. Die gewaltige Ausdehnung, die vergleichsweise spärliche Bevölkerung, der Bodenreichthum und das durchwegs günstige Klima lassen eine allgemeine Missernte kaum als möglich erscheinen, und selbst im Falle der Erneuerung der Einwanderung in vergrössertem Massstabe und einer dadurch bewirkten raschen Zunahme der Bevölkerung wird immer noch ein nicht geringer Theil der gewonnenen Bodenerzeugnisse für den Export erübrigt werden können, so dass die Vereinigten Staaten der ihnen von der Natur angewiesenen Function als Getreidekammer Europa's jährlich mehr und mehr sich gewachsen zeigen werden.

Ausnahmsweise Zustände führten im Jahre 1876 zu ausgedehnteren Verschiffungen von Roggen und Hafer, was den Consumenten in Europa Gelegenheit verschaffte, sich auch mit diesen bisher nur für den einheimischen Bedarf Berücksichtigung findenden Sorten besser bekannt zu machen und daher in Zukunft zu regelmässigen Beziehungen Veranlassung geben dürfte.

An Brodstoffen und Provisionen*) exportirte Philadelphia während der letzten 6 Jahre folgende Werthe nach dem Auslande:

---

*) Unter Brodstoffen sind verstanden: Brod, Biscuits, Mais, Maismehl, Hafer, Roggen, Roggenmehl, Weizen, Weizenmehl u. s. w. Unter Provisionen: Speck, Schinken, Rind- und anderes Fleisch, Butter, Käse, Schmalz, Fische, Austern, Gemüse u. s. w.

Jahr	Brodstoffe Dollar	Provisionen Dollar
1871	4,148.595	341.382
1872	4,100.979	281.954
1873	5,556.846	1,137.882
1874	8,159.371	3,372.719
1875	9,120.360	6 350.558
1876	15,995.215	12,218.149

Sonach hat diese Ausfuhr im Jahre 1876 zusammen über 28 Millionen Dollar betragen, gegen kaum $15\frac{1}{2}$ Millionen in 1875 und mehr als das Sechsfache von 1871.

Der Werth der allgemeinen Ausfuhr Philadelphia's im Jahre 1876 vertheilt sich mit Rücksicht auf deren Bestimmung folgendermassen:

Bestimmung	In amerikanischen Schiffen Dollar	In fremden Schiffen Dollar	Zusammen Dollar
Belgien	460.062	7,986.544	8,446.606
Brasilien	458.475	18.774	477.249
Britisch-Westindien	735.699	146.056	881.755
Britisch-Guiana	35.260	17.746	53.006
Canada etc.	41.806	55.753	97.559
Chili	12.869	.	12.869
China	4.700	.	4.700
Columbia	30.749	11.672	42.421
Cuba	863.947	61.499	925.446
Dänemark		285.256	285.256
Dänisch-Westindien	1.267		1.267
Deutschland	548.733	4,151.140	4,699 873
England	10,422.629	10.349.717	20,772 346
Frankreich	421.739	572.773	994.512
Französisch-Westindien	9.295	11.669	20.964
Gibraltar	140.160	267.106	407.266
Holland	74.404	598.423	672.827
Holländisch-Westindien	36.226	32.585	68.811
Irland	214.756	8,368.369	8,583.125
Italien	672.833	283.391	956.224
Oesterreich-Ungarn *)	56.333	162.306	218.639
Portorico	64.245	23.213	87.458
Portugal	192.836	466.076	658.912
Russland	.	71.241	71.241
Schottland	14.877	291.293	306.170
Schweden und Norwegen	.	93.840	93.840
Spanien	37.100	43.667	80.767
Türkei	27.400	31.200	58.600
Venezuela	476.830	95.761	572.591
Zusammen	16,055.230	34,497.070	50,552.300
Dagegen in 1875	12.289.114	19,646.593	31,935.707

Von den im Jahre 1876 aus dem hiesigen Hafen exportirten Waaren amerikanischen Ursprunges sind (mit Ausschluss von Petroleum) folgende als die vorzüglicheren zu bezeichnen:

*) Die directe Ausfuhr Philadelphia's nach österreichisch-ungarischen Häfen beschränkte sich auf die bereits besprochenen Verschiffungen von Petroleum nach Triest und Pirano.

Waarengattung		Menge	Werth, Dollar
Mais	Bushel	16,790.691	10,418.938
Maismehl	Fässer	25.510	81.096
Hafer	Bushel	861.176	355.783
Roggen	"	431.223	345.867
Weizen	"	2,989.704	3,720.827
Weizenmehl	Fässer	192.433	1,295.919
Kohlen	Tonnen	58.188	242.196
Rohe Baumwolle	Pfund	18,615.475	2,527.937
Baumwollwaaren	.	.	102.230
Arzneiwaaren und Chemikalien	.	.	132.438
Pelzwerk	.	.	529.230
Rohes Haar	.	.	64.318
Häute	.	.	351.917
Eisenbahnräder	Stück	2.120	85.652
Locomotiven	"	27	380.200
Maschinerien	.	.	172.580
Fabricirtes Eisen	.	.	106.650
Leder und Lederwaaren	.	.	994.818
Oelkuchen	Pfund	20,383.876	408.134
Schinken und Speck	"	71,556.034	8,891.007
Rindfleisch	"	4,831.409	358.448
Butter	"	796.221	157.456
Käse	"	1,696.189	213.991
Fische	.	.	220.663
Schmalz	"	14,336.924	2,019.662
Schweinefleisch	"	1,069.567	104.267
Syrup	Gallonen	168.862	89.560
Talg	Pfund	15.269.163	1.478.256
Blättertabak	"	15,429.754	1,434 381
Fabricirter Tabak	.	.	60.200
Bretter	1000 Fuss	3.536	65.956
Böttcher-Materialien	.	.	497.383
Andere Holzwaaren	.	.	99.698

Von dem Gesammtwerthe der in 1876 ausser Landes gebrachten Güter entfallen 16,055.230 Dollar auf die amerikanische, 34,497.070 Dollar auf die fremden Flaggen. Ueber $^2/_3$ der Exporte, u. zw. für 10,422.629 Dollar in amerikanischen und für 10,349.717 Dollar in fremden Schiffen, waren nach England bestimmt. Den nächstgrössten Antheil an der Ausfuhr hatten: Irland mit 8,583.125, Belgien mit 8.446.606 und Deutschland mit 4,699.873 Dollar; fast $^{19}/_{28}$ davon wurden in fremden Schiffen expedirt. Von den Cerealien und sonstigen Nahrungsmitteln, zusammen für 28,213.364 Dollar, gingen ca. $^5/_8$ nach England und Irland.

Die Prophezeiung, dass der Ausfuhr dieses Hafens unter einigermassen günstigen Verhältnissen eine grossartige Erweiterung bevorstehe, hat sich bisher in vollster Ausdehnung erfüllt. Auch diesmal ist, ebenso wie im Vorjahre, nicht ausser Acht zu lassen, dass die Mehrheit der hiesigen Stapelgüter zufolge unvortheilhafter Handels-Conjuncturen im Laufe der letzten Jahre eine nicht unwesentliche Reduction der Preise erfahren hat, so dass, wenn der zollamtliche Werth als Norm für den Export angenommen wird, das Resultat nicht als ein unbedingt massgebendes angesehen werden kann.

(Schluss folgt.)

Wirthschaftliche Verhältnisse von Mannheim im Jahre 1876.

Mannheim. Trüb waren die Aussichten, die sich für die meisten Erwerbszweige zu Beginn des Jahres 1876 eröffneten, und wenig erfreulich war in Wirklichkeit dessen Verlauf. Es findet das seine volle Begründung in den stereotyp gewordenen Klagen über unbefriedigenden oder stillen Geschäftsgang und in der noch schärfer als im Vorjahre ausgeprägten Unsicherheit in den Creditverhältnissen.

Beweisen jene Klagen zunächst, dass es an der Lust und Liebe zur Erwerbsthätigkeit nicht fehlt, so darf anderseits gewiss daraus gefolgert werden, dass auch dem Handel die Jahre des zunehmenden Wohlstandes eine Summe von Kräften zugeführt haben, die sich bei der jetzigen rückläufigen Bewegung als zu gross erweist.

Natürlich mussten infolge der zahlreichen Concurrenz die Resultate des Handels-Verkehrs umsomehr gegen die früher gewohnten Ergebnisse zurückbleiben, als auch die Abnahme des Verbrauchs auf vielen Gebieten im Jahre 1876 weitere Fortschritte gemacht hat.

Diese Bemerkungen gelten namentlich dem Grosshandel in den Städten, welcher in den ersten Jahren nach Beendigung des deutsch-französischen Krieges und schon während desselben sowohl hier als in der Nachbarschaft einen ansehnlichen Zuwachs erhalten hat, während das Feld zu lohnender Thätigkeit keineswegs in entsprechendem Verhältnisse zugenommen hatte. In der Zeit des Aufsteigens aller Werthe ist die grössere Concurrenz begreiflicherweise weniger fühlbar gewesen als jetzt, und die Schwierigkeiten der Veränderung des Erwerbs in der jetzigen für fast alle seine Zweige so ungünstigen Periode, ferner der Umstand, dass in vielen Fällen mit solchen Veränderungen auch jene des Wohnsitzes zusammenhängen, machen es schon erklärlich, warum sich letztere nicht rascher vollziehen.

Die Verschlechterung der Creditverhältnisse, welche im Laufe des Jahres 1876 eintrat, ist eine natürliche Folge der herrschenden Zustände. Das Zurückgehen und die vollständige Vernichtung so vieler Werthe musste eine fühlbare Unsicherheit in diesen Verhältnissen herbeiführen, und da auch die politische Lage zu verdoppelter Vorsicht mahnte, so vollzog sich eine weitere, fast Liquidationen gleichkommende Zurückführung vieler Unternehmungen, die bereits viele schädliche Theile unseres wirthschaftlichen Organismus ausschied, und andere Theile zwang, den Nachweis ihrer Lebensfähigkeit, ein hauptsächliches Erforderniss zur Rückkehr des fast ganz geschwundenen Vertrauens, zu erbringen.

Hiezu würde auch eine principielle Verbesserung der Regulirungsweise im Waarenhandel wesentlich beitragen. Viele Artikel, die gegen baares Geld eingekauft werden, und selbst Producte wie Tabak, Wein etc. können nach den bestehenden Gebräuchen nicht anders als auf sechs- und neunmonatlichen Credit verkauft werden, und um sie überhaupt in den Handel zu bringen, ist überdies noch eine sechsmonatliche Frist zur Herstellung der Waare erforderlich.

Es geht daraus hervor, dass in Deutschland grosse Summen Geldes für den Handel flüssig würden, sobald das Trattensystem, wie es in andern Ländern besteht und

jetzt vielfach auch für Deutschland angestrebt wird, zur allgemeinen Anwendung gelangte.

Unter allen Umständen könnte dadurch die Reinigung unserer wirthschaftlichen Verhältnisse nur beschleunigt werden, während die usancemässigen langen Borgfristen in vielen Zweigen des Handels und der Industrie insofern schädlich wirken, als damit manche Wunde verborgen bleibt, anstatt blossgelegt und geheilt zu werden, wie es das Trattensystem mit sich bringen müsste. Die vollständige Münzeinheit in Deutschland erleichtert wesentlich jenes System.

Da es für den Einzelnen selten möglich ist, die Ueberproduction zu erkennen, ehe sie als Thatsache auftritt, so hatte der grosse, während und nach dem Kriege in Deutschland aufgetretene Bedarf Verhältnisse geschaffen, die vielfach stärker waren, als die Menschen.

Jetzt, nachdem die Wirkungen der einseitigen Production so deutlich vor Aller Augen liegen, tritt neben dem Zwang auf dem Gebiete der Grossindustrie auch anderweitig das ernste Bestreben hervor, dem Uebel abzuhelfen. Die Ausstellung in München im Sommer 1876 hat von diesem Streben bereits erfreuliche Beweise geliefert.

Der Gewerbestand macht anerkennenswerthe Anstrengungen, seine früher innegehabte Stellung zu behaupten. In öffentlichen Vorträgen und in der Presse wurde vielfach die Frage ventilirt, durch welche Mittel den Schäden, an welchen der Gewerbestand leidet, abzuhelfen wäre. Eine bessere Regelung des Lehrlingswesens und obligatorischer Besuch von Fortbildungsschulen wurden dabei als vornehmliche Mittel zum Zwecke empfohlen.

Und in der That wird sich damit gewiss manches Gute erreichen lassen, namentlich wenn in solchen Anstalten Theorie und Praxis vereint werden können. Will der Gewerbestand in Zukunft der Grossindustrie gegenüber seine selbständige Stellung behaupten, so bildet sicher eine tüchtige Ausbildung und Veredlung des Geschmackes neben technischen Fertigkeiten das Mittel dazu. In der Entwicklung solcher Eigenschaften, überhaupt in einer mehr künstlerischen Wirksamkeit wird wohl mancher Ersatz für diejenigen Leistungen zu suchen sein, welche die Maschine dem Gewerbe entzogen hat.

Eine beachtenswerthe Erscheinung bietet der verhältnissmässig gegen andere Werthe noch so geringe Rückgang der Arbeitslöhne in hiesiger Gegend. Nicht nur bessere Leistungen, sondern auch die Taglöhne für Feldarbeit widerstehen einer erheblichen Herabsetzung. In den Kreisen der Landwirthschaft wird der hohe Stand der Löhne noch sehr empfunden, trotzdem landwirthschaftliche Maschinen zum Ersatz der Menschenarbeit und der ganze jetzige, mehr wissenschaftliche Betrieb landwirthschaftlicher Production dazu beitragen, die Klagen über hohe Löhne zu mildern.

Thatsächlich bestehen letztere fort, und so lange Russland und Amerika uns mit starken Zufuhren von Producten versorgen, ohne dass wir dagegen einen entsprechenden Export in höheren Culturpflanzen oder auf sonstigen Gebieten aufzuweisen haben, ist wohl der Schluss berechtigt, dass der Werth des Grundeigenthums und der Arbeitskräfte bei uns noch über dem Niveau stehe, das ihm von der ausgleichenden Wirkung des Verkehrs zugemessen wird.

Obwohl auch der Handel dieses Platzes den Einfluss der erwähnten allgemeinen Verhältnisse zu fühlen bekam, blieb derselbe doch auch im Jahre 1876 von grösseren Erschütterungen verschont, was sich im Wesentlichen aus seiner mehr vermittelnden als productiven Thätigkeit erklärt. Nachstehend folgt eine gedrängte Darstellung des Verlaufs der Geschäfte in den vornehmlichsten Zweigen des hiesigen Handels, mit besonderer Berücksichtigung seiner Beziehungen zu Oesterreich-Ungarn.

G e t r e i d e. Nachdem sich im Januar und Februar die hiesigen Lager von Weizen etwas gelichtet hatten, fanden einige neue Bezüge von der englischen Küste

bei anziehenden Preisen in russischen und amerikanischen Serten statt; ausserdem kamen auch Abschlüsse mit St. Petersburg auf Abladung bei wieder eröffneter Schifffahrt zu Stande. Der Preis für Weizen guter Qualität war damals 23 bis $23\frac{1}{2}$ Mark pr. 100 Kilegr. Im März stieg derselbe auf 24 bis $24\frac{1}{2}$ Mark und infolge daven wurden hier einige Ladungen vom Schwarzen Meere genommen. Auch von geringerem Donauweizen fanden für Rechnung des hiesigen Platzes sowohl Bezüge aus Ibraila per Steamer via Rotterdam hieher, als auch von österreichischen Dampfschiffstationen aus Romanien donauaufwärts bis Bayern (Passau und Simbach) zum Winterversand nach Süddeutschland statt. Der erwähnte Donauweizen wurde hier im März mit 21 bis 22 Mark bezahlt.

Der starke Bedarf, der in den Frühjahrsmonaten bei schwachen Vorräthen von Weizen in hiesiger Gegend auftrat, veranlasste bei Eröffnung der Schifffahrt in St. Petersburg im April den Bezug grosser Quantitäten aus diesem Hafen, der in den Sorten Saxonka, Samara und Sursk, zumeist aber in der erstgenannten Provenienz stattfand, welche in Süddeutschland sehr beliebt geworden ist. Diese Verschiffungen wurden über Rotterdam rheinaufwärts bis hieher bewerkstelligt.

Erst Ende April gingen an den nordamerikanischen Hafenplätzen die Preise so weit zurück, um bei der Versorgung Süddeutschlands miteoncurriren zu können. Es fanden alsdann auch aus dieser Richtung einige grössere Bezüge statt, die theils von Rotterdam und Mannheim, theils über Antwerpen nach Süddeutschland, dem Elsass und der Schweiz verladen wurden, wo bis zum Juni fortwährend lebhafte Nachfrage bestand.

Im Mai und Juni wurde ausserdem neuer indischer Weizen von Calcutta zur Verschiffung über Suez infolge seines billigen Preises von 20 bis 22 Mark bezogen; aber im Allgemeinen befriedigte die Qualität nicht, weil diese Sorte Weizen für Süddeutschland zu hart ist und, obwohl sehr mehlreich, doch ein Fabrikat von schlechter Backart liefert. Auch über Venedig wurden ziemlich starke Quantitäten südrussischen Weizens nach Bayern und der Schweiz eingeführt.

Im Juli gestalteten sich die Zufuhren von russischem und amerikanischem Weizen, hauptsächlich aber von letzterem so namhaft, dass trotz der fortdauernden Bedarfsfrage und der damaligen ungünstigen Aussichten betreffs der bevorstehenden Ernte eine Reaction in der Tendenz des Marktes eintrat, in deren Folge die besten Sorten von russischem Weizen auf $22\frac{1}{2}$, von amerikanischem sogar bis $21\frac{3}{4}$ Mark zurückgingen.

Die Witterung war im Frühjahr und bis Juni nass gewesen, dagegen zeigte sich der Nachsommer sehr günstig, so dass der schwache Ertrag an Brodfrüchten durch die gute Qualität derselben zum Theil ausgeglichen wurde.

Am meisten trugen zu der erwähnten Reaction die gegen Ende Juli aus Ungarn einlaufenden Ernteberichte bei, welche eine grosse Exportfähigkeit dieses Landes in Aussicht stellten. Hiezu gesellte sich zu Ende Juli und Anfangs August ein starker Rückgang der österreichischen Valuta, der sofort ein gutes Rendement zu Bezügen hervorrief, weshalb zahlreiche und starke Abschlüsse in neuem ungarischen Weizen zur Verladung nach Bayern, Württemberg und über Romanshorn nach der Schweiz zu Stande kamen. Die Ernte in Süddeutschland, speciell in Baden und der Rheinpfalz war quantitativ schwach, dagegen in Qualität gut.

Im August und September wurden hier die alten Vorräthe von russischem und amerikanischem Weizen ziemlich geräumt und ausserdem in Süddeutschland die erwähnten Zufuhren von neuer ungarischer Frucht in Consum gebracht. Die grossen russischen Märkte blieben dadurch eine Zeitlang ohne Nachfrage vom hiesigen Platze, was jedenfalls dazu beitrug, die Stimmung derselben abzuschwächen. Schon im September war es wieder möglich, in St. Petersburg die besten Sorten russischen

Weizens, hier zu 21 bis 21½ Mark einstehend, zu kaufen, und fanden darin grosse Transactionen statt.

Oesterreich-Ungarn vermochte zu diesen Preisen nichts anzubieten; es stellte sich vielmehr heraus, dass dessen Ernte den gehegten Erwartungen nicht entsprach. Die Schweiz konnte dagegen noch Weizen aus Ungarn importiren. Von Galizien, Podolien und Romanien kamen noch den ganzen Herbst hindurch Zufuhrem nach Süd-Deutschland, die infolge der von jenen Ländern her bestehenden billigen Frachttarife Rendement zum Bezug boten.

Im October wurde das Geschäft durch die politischen Verwicklungen im Orient, welche den Schluss der russischen Häfen befürchten liessen, belebt. Die Preise stiegen auf 23 bis 24 Mark für guten russischen Weizen.

Von Nordamerika kamen ungünstige Nachrichten betreffs des Ausfalles der Ernte in quantitativer Hinsicht und so hohe Preisnotirungen, dass während der ganzen Herbst- und Wintersaison zu Bezügen hieher keine Veranlassung mehr gegeben war.

Dagegen hatte Californien eine sehr reiche und vorzügliche Ernte, wovon hier im Herbst zu sehr niedrigen Preisen erhebliche Quantitäten zur directen Abladung von San Francisco gekauft wurden. Es scheint, dass diese Sorte Weizen in der nächsten Zeit einen massgebenden Einfluss auf die Preisverhältnisse in Süddeutschland ausüben werde.

Im November und December nimmt der Verkehr im Getreidehandel sowohl wegen der in diesem Monate gewöhnlich eintretenden Verringerung des Verbrauches von Brodfrüchten, als auch wegen des zu gewärtigenden Schlusses der Schifffahrt in der Regel ab; im November 1876 jedoch verursachte die gespannte politische Lage eine nochmalige rege Thätigkeit.

Bis zu dem im December erfolgten Schifffahrtsschluss in den nordrussischen Häfen fanden anhaltend starke Verladungen aus den ersteren für hiesige Rechnung statt und die Preise stiegen hier bis auf 25 Mark für guten russischen Weizen.

Der grösste Theil der Bezüge, die hier in Roggen gemacht wurden, kam wie gewohnt aus Frankreich, woher im Januar gute Qualität zu 16½ bis 17 Mark zu erhalten war. Auch von St. Petersburg wurden einige Partien bezogen, die geringer in Qualität nur auf 15½ bis 16 Mark zu stehen kamen. Die Einfuhr in dieser Fruchtgattung ist hier nicht bedeutend, weil die eigene Production den Bedarf nahezu befriedigen kann.

Im October trat auch für Roggen infolge der aus den politischen Verwicklungen hergeleiteten Befürchtungen und der Annahme unzureichender Ernteergebnisse eine Preissteigerung bis auf 20 Mark ein, die sich aber bald abschwächte, denn im December notirte man bereits wieder 19 Mark.

In Gerste war das ganze Frühjahr hindurch kein grosses Geschäft. Von der Saale wurden einige Quantitäten bezogen und Weniges lieferten die Ostseehäfen. Der Preis war 18 bis 20 Mark.

Die Ernte dieser Fruchtgattung in Baden und der Pfalz war im Allgemeinen sowohl bezüglich der Qualität als der Quantität gut, weshalb sich fremde Zufuhren als unnöthig erwiesen. Von hier wurden Kleinigkeiten nach dem Mittelrhein exportirt. Ungarn lieferte grosse Quantitäten nach Württemberg und der Schweiz zum Preise von 18 bis 20 Mark, je nach der Qualität, franco auf die Stationen der genannten Absatzgebiete.

Von Hafer wurden hier im Frühjahr nach Eröffnung der Schifffahrt einige Ladungen aus St. Petersburg bezogen, die zu einem Preise von ca. 17 Mark für den hierländischen Consum Verwendung fanden. Die neue Ernte, welche im Sommer zu guten Hoffnungen berechtigt hatte, wurde im August sehr durch Regen beschädigt, so dass die hiesige Gegend grossentheils nur geringe Waare lieferte. Dadurch wurden

Bezüge aus Ungarn, Galizien und Russland nöthig, die sich auf 16 bis 17 Mark stellten.

Im October stiegen diese Notirungen infolge der politischen Verwicklungen auf 18 bis 19 Mark, als aber die Kriegsbefürchtungen mehr in den Hintergrund traten, gingen die Preise am Schlusse des Jahres auf 17 bis 18 Mark zurück.

Von Oelsaaten fand im Frühjahr ein starker Import in Raps und Mohnsaat aus Calcutta statt. Raps stellte sich auf 28 bis 30 Mark pr. 100 Kilogr., Mohn auf 30 bis 32 Mark, während hierländischer Raps infolge der schwachen Ernte 36 bis 38 Mark, derlei Mohnsamen 50 bis 52 Mark kostete.

Kaffee. Das hiesige Geschäft bestand im Jahre 1876, wie gewöhnlich, in der Versorgung Süddeutschlands und war bei der stattgefundenen Abnahme des Bedarfs im Ganzen wenig lohnend. Was den Verkehr in diesem Artikel mit Oesterreich-Ungarn anbelangt, so hat sich die Ansiedlung süddeutscher Firmen in Triest, dessen Kaffee-Handel in fortschreitender Entwicklung begriffen ist, auch während des genannten Jahres vermehrt. Namentlich diejenigen Firmen, welche früher schon stark nach Oesterreich-Ungarn arbeiteten, für ihre Bezüge aber seither den Londoner Markt und zum Versand die Route über Hamburg oder Stettin-Wien benützen mussten, errichteten in Triest Filialen. Derlei Bezüge vom englischen Markte geben heute dem Zwischenhandel keine Rechnung mehr; derselbe ist vielmehr, sofern das Geschäft nach Oesterreich-Ungarn mit Erfolg betrieben werden soll, darauf angewiesen, seine Einkäufe in Colombo zu machen und die Waare in Triest abladen zu lassen.

Die Einfuhr nach Triest hat in den letzten paar Jahren stetig zugenommen und dem englischen Markt einen wesentlichen Abbruch zugefügt. Aber nicht nur mit dem englischen, sondern auch mit dem holländischen Markte ist Triest in Concurrenz getreten. Grössere Posten von Javakaffee aus Batavia, die bisher nur in Rotterdam und Antwerpen abgeladen wurden, gelangten nach Triest, und während diese Sorten in früheren Jahren daselbst kaum beachtet waren, wurden im Jahre 1876 schon ca. 6500 Säcke davon angebracht.

Tabak. Das Geschäft in 1875er Pfälzer Tabak war infolge des abgenommenen Verbrauchs, der geringen Qualität und der noch verhältnissmässig hohen Preise im Frühjahr und Sommer 1876 im Ganzen recht schleppend. Im August zeigte sich infolge der anhaltenden Trockenheit und der dadurch getrübten Ernteaussichten eine kurze Haussebewegung, als jedoch Anfangs September Regen eintrat, gingen die Preise auf ihren früheren Stand zurück, zumal auch die Fabrikanten infolge Mangels an Absatz mit dem Einkauf von Rohtabak zurückhielten. Feine Spinn- und Schneidetabake der 1876er Ernte wurden, trotzdem deren Farbe mangelhaft war, sehr theuer bezahlt. Dieselben kosteten beim Producenten 36 bis 45 Mark pr. Centner; geringere Schneidetabake 24 bis 30 Mark. Cigarrentabak war äusserst selten.

Im Allgemeinen war das neue Gewächs zu kräftig und schlecht im Brand. Es wurden dafür 18 bis 36 Mark pr. Centner bezahlt. Ein grosser Theil der Ernte bestand aus kurzen, nicht ausgewachsenen kräftigen Tabaken, die bei den Producenten nicht über 12 bis 18 Mark bedungen. Das Ernteergebniss war im Ganzen klein und dürfte in der badischen und bayerischen Pfalz, dann in Hessen zusammen bei 220.000 Zoll-Centner betragen haben.

Im Breisgau war das gewonnene Erzeugniss blattiger und besser in Qualität; es wurde zum Theil für den Export nach England gekauft und mit 20 bis 35 Mark pr. Centner bezahlt.

In 1875er Tabaken war das Geschäft auch im Herbst schleppend; es trug dazu nebst den bereits erwähnten Ursachen auch noch der Umstand bei, dass geringe Gattungen überseeischen Tabaks einschliesslich des Eingangszolls kaum höher als bessere Pfälzer Sorten zu stehen kamen. Geringe 1875er Tabake sind fast unverkäuflich, nur bessere Waare findet in kleinen Partien hie und da Abnehmer.

Seit einiger Zeit wird 1875er ungarischer Cigarrentabak angeboten, doch sind dessen Preise nahezu ebenso hoch, als diejenigen für Pfälzer Tabak gleicher Qualität, und da das ungarische Gewächs bezüglich des Brandes den grossen Anforderungen unserer Fabrikanten nicht genügt, letztere überdies mit ungarischem Tabak in den Vorjahren keine guten Erfahrungen gemacht haben, so wird davon in der nächsten Zeit kaum ein erheblicher Import bei uns möglich sein.

Die den Producenten für das Erzeugniss des Jahres 1876 bezahlten Preise waren durchschnittlich sehr niedrig, weil die Qualität meist gering, ausserdem aber auch das Gewicht infolge des ungünstigen Wetters zur Zeit des Wachsthums mindestens um $^1/_3$ geringer als in mittleren Jahren war.

Die Pflanzer, welche ihre Productionssteuer nicht nach Massgabe des Gewichts der gewonnenen Waare, sondern nach dem bebauten Flächenraum bezahlen, hatten infolge des erwähnten Umstandes eine erhöhte Steuer aufzubringen, die auf 4 bis 6 Mark pr. Centner beziffert werden muss. Dadurch wurde der Nutzen der Tabak-Cultur noch mehr geschmälert, sodass dieselbe nur für solche Orte, welche feine Spinn-Tabake produciren, lohnend gewesen sein dürfte.

Die Folge wird wohl sein, dass man an vielen Orten, wo die Cultur nicht so eingerichtet ist, dass Tabak gebaut werden muss, den Anbau beschränken wird.

Von 1875er Elsässer Tabak wurden sog. Rebus, d. h. die untersten Blätter der Tabakstaude, vielfach im Frühjahr 1876 von Pfälzer Fabrikanten verarbeitet, weil sie leicht und gut brennend sind. Grosse Elsässer Tabake fanden trotz ihrer verhältnissmässig guten Qualität in Deutschland immer nur sehr verringerte Abnahme.

An die französische Regierung wurden im Sommer 1876 von Händlern ca. 40.000 Centner grosse Elsässer Tabake zu Preisen verkauft, die bei der strengen Sortirung, welche die genannte Regierung verlangt, nicht rentabel waren. Die neuen Elsässer Tabake, welche gering, schwer und klein sind, wurden beim Producenten mit 16 bis 20 Mark pr. Centner bezahlt.

W e i n. Dieser Handelsartikel hatte im Jahre 1876 wie alle andern unter abnehmendem Bedarf zu leiden. Die 1876er Ernte war in der Pfalz qualitativ sehr gut, quantitativ gering. Es dürfte ungefähr der fünfte Theil der im Vorjahre erzielten Menge gewonnen worden sein. Die Weinfabrikation hat durch den Begehr nach billiger Waare leider abermals zugenommen, trotzdem sie in Bayern verhältnissmässig hoch besteuert wird.

Ueber das Vorkommen der Reblaus hat man im Jahre 1876 aus der Pfalz und dem Rheingau nichts mehr vernommen.

O e l und F e t t w a a r e n. Der grosse Verbrauch von Petroleum hat in dem Bedarf von festen Fetten, insbesondere von Talg, eine vollständige Veränderung hervorgerufen. Diese Thatsache hat sich im Verkehr Deutschlands mit Oesterreich-Ungarn in der Weise geltend gemacht, dass der Handel in Fettwaaren völlig zum Stillstande kam.

Deutschland, dessen Bedarf in Talg (Rindsfett) früher stets grösser als sein eigenes Erzeugniss darin war, bezog infolge dessen für seine Fabrikation von Seifen, Talg- und Stearinkerzen namhaftere Mengen aus Oesterreich-Ungarn, das von diesem Product Ueberschuss hatte. Seitdem jedoch das Petroleum den Verbrauch von Talg-Lichtern fast ganz, denjenigen von Stearinkerzen zum grossen Theil verdrängt hat, genügt der in Deutschland gewonnene Talg soweit zur Seifenfabrikation, dass nicht nur kein derlei Import mehr stattfindet, sondern auch der Bezug des Surrogates Palmöl seit einigen Jahren vollständig eingestellt wurde.

Auch die Einfuhr von Schweinfett aus Oesterreich-Ungarn, die früher namentlich nach Süddeutschland so stark war, hat aufgehört und zwar infolge der Concurrenz Nord-Amerika's, die einen empfindlichen Druck auf den Werth so vieler Rohstoffe in allen europäischen Verbrauchsländern ausübt. Billiges Angebot grosser Mengen von zumeist

schöner, reiner und haltbarer Waare hat Nordamerika rasch die europäischen Märkte in diesem Artikel erschlossen und für den hiesigen Platz selbst den Bezug des früher so beliebten Wiener und Pester Stadtfettes unmöglich gemacht.

Petroleum, das vor etwa 11 Jahren seinen höchsten Werth erreicht hatte und sich seitdem anhaltend rückwärts bewegte oder in Stagnation blieb, erfuhr während der letzten Jahre gerade in der Zeit seines stärksten Verbrauches den bedeutendsten Werthabfall. Dadurch sind dem betheiligten Handel vielfache Nachtheile und Verluste entstanden.

Vor 2 oder 3 Jahren wurden von den Raffinadeuren und Exporteuren in Amerika Versuche zur Verbindung ihrer gemeinschaftlichen Interessen behufs Steigerung des Werthes gemacht, derlei Versuche blieben aber ohne nachhaltigen Erfolg. Allein im Sommer 1876, als der Exportpreis von Amerika nach dem hiesigen Platze noch um ca. 1½ Mark pr. Centner höher als im Sommer 1875 war, scheint die erwähnte Vereinigung doch die Macht erlangt zu haben, ihre Pläne auf kurze Zeit durchzuführen; denn von jener Zeit an verfolgte Petroleum eine fortwährend steigende Tendenz, welche dessen Werth auf das Zwei- und Dreifache erhöhte und den Markt bis gegen das Ende des Jahres belebt erhielt.

Dass der seitdem erfolgte Rückgang nicht plötzlicher erfolgte, war wohl zumeist der Zurückhaltung in den Abladungen von Amerika zuzuschreiben.

Hopfen. Der Umfang des Geschäfts im Jahre 1876 wurde durch die ungünstigen Erwerbsverhältnisse in allen übrigen Zweigen beeinträchtigt; ausserdem trug auch die milde Witterung im Winter 1876/77 dazu bei, die Brauerei einzuschränken. Die Waare kam meist aus Deutschland; im November erhielt Mannheim Zufuhren aus Amerika.

Der Absatz erfolgte nach den verschiedensten Ländern Europa's, insbesondere ging in den ersten 5 Monaten des Jahres ziemlich viel 1875er Hopfen nach England. Je nach Lage und Qualität bewegten sich die Preise im I. und II. Quartal zwischen 60 und 120 Mark pr. Centner für 1875er Gewächs und stiegen im III. und IV. Quartal angesichts der 1876er Missernte auf 150 bis 250 Mark.

Die badische Ernte, welche in normalen Jahren auf 35.000 Centner geschätzt wird, lieferte in 1876 nur ca. 8000 bis 9000 Centner. Die Qualität war sehr gut und da der Producent einen so kleinen Ertrag hatte, konnte er um so mehr Sorgfalt auf Pflücken und Behandlung legen — ein wichtiges Moment, das in vollen Jahren viel zu wünschen übrig lässt.

Die Anfangspreise waren ca. 300 Mark pr. Centner, stiegen aber infolge der schwachen Ernte auf dem ganzen Continent rasch bis 450 und 470 Mark. Ende November war zu diesen Preisen bereits die ganze badische Ernte vergriffen.

Hanf. Der Verkehr mit Oesterreich-Ungarn in diesem Artikel war während des Jahres 1876 noch unbedeutender als in den nächstfrüheren Perioden. Aus Galizien konnte wegen Mangels an brauchbarer Waare gar nichts genommen werden. Das Geschäft in ungarischem Hanf beschränkte sich auf einige wenige Sorten, die nur in kleinen Quantitäten bezogen wurden. Die Preise für die Hauptgattungen waren so hoch, dass sie trotz des für uns günstigen Standes der österreichischen Valuta keine Rechnung boten.

Diese Beschränkung des Verkehrs mit Oesterreich-Ungarn ist um so bedauerlicher, als sich das Product während der letzten Jahre sehr gut in hiesiger Gegend eingeführt hatte, so dass es von den Consumenten schwer vermisst wird.

Rübenzucker. Während die 1875er Rübenernte in Deutschland quantitativ einen ausserordentlich hohen Ertrag geliefert hatte, so dass die Rübenverarbeitung während der Campagne 1875/76 in 335 Fabriken sich auf rund 83 Mill. Centner bezifferte, wovon auf Baden mit 1 Fabrik (Waghäusel) 556.000 Centner entfielen,

blieb die 1876er Rübenernte weit hinter den gehegten Erwartungen zurück, so dass wohl kaum über 73 Mill. Centner Rüben in 323 Fabriken consumirt wurden.

Auch in Bezug auf Qualität übertraf die 1875er Rübe das 1876er Gewächs, indem die durchschnittliche Ausbeute an Füllmasse dem Rübengewichte gegenüber sich für 1876/77 kaum mit ca. 11 pCt. berechnet, gegen 12 pCt. in der nächstfrüheren Campagne.

Im Juli 1876 waren die Aussichten auf die neue Ernte noch nicht ungünstig; dieselben verschlechterten sich erst im August, nachdem die anhaltende Hitze und Dürre ein weiteres Wachsthum der Rübe verhinderte und dieselbe nothreif machte. Der im September eingetretene und bis Anfangs October fast ununterbrochen anhaltende Regen, sowie der dann folgende Umschlag der Witterung in hellen Sonnenschein brachte die Rübe in eine zweite Vegetationsperiode; es trat ein Nachwuchs ein, der sich aber mehr auf das Blatt als auf die Wurzel erstreckte, sich aber trotzdem auf Kosten des Zuckergehaltes vollzog. Die noch einmal ins Wachsen gekommene Rübe musste meist unreif eingeerntet werden, was schon der noch im üppigsten Grün prangende Blattwuchs zeigte.

Nachdem einmal bekannt geworden war, dass die Campagne 1875/76 nicht nur hinsichtlich des Masses der Rübenverarbeitung, sondern auch in Bezug auf die producirte Zuckermenge alle ihre Vorgängerinnen bei weitem überholen werde, und da Aussicht auf einen grösseren Export deutschen Zuckers anfänglich nicht bestanden hatte, so befürchtete man allgemein, dass die Production nicht mehr im richtigen Einklang zur Consumtion stehe, und es fand diese Befürchtung in der allmäligen Etablirung eines ungewöhnlich niedrigen Preisstandes einen sehr empfindlichen Ausdruck. 97 pCt. Kornzucker, der bei Beginn der Campagne mit 35 bis 36 Mark bezahlt wurde, ging rasch um 5 bis 6 Mark zurück, so dass mit Beginn des Jahres 1876 die bezeichnete Qualität $29\frac{1}{2}$ bis 30 Mark bedang.

Im Februar wurde es zur Thatsache, dass die Rübenzuckerproduction in Oesterreich-Ungarn und Frankreich hinter der ursprünglichen Annahme zurückblieb, und als die Aufstellungen der Agenten Anfangs März auch im Deutschen Reiche infolge des inzwischen stattgehabten bedeutenden Exports weit geringere Rohzucker-Vorräthe ergaben, als man bei der übergrossen Production vorausgesetzt hatte, nahm der Markt eine festere Haltung an und Preise stiegen langsam, aber stetig um 3 bis 4 Mark, so dass in den späteren Monaten guter Kornzucker wieder mit 33 bis 34 Mark bezahlt werden musste.

Die Campagne 1876/77 wurde von einzelnen Fabriken sehr früh eröffnet und es kamen deshalb vereinzelte kleine Posten neuen Kornzuckers schon in der ersten Septemberwoche an den Markt, für die man 34 Mark Basis 96 anlegte. Durch die niedrigen Preise der nächstfrüheren Campagne verwöhnt, hofften die Raffinerien auch die Preise für neuen Rohzucker beträchtlich herabdrücken zu können, wenn sie sich anfänglich vom Markte möglichst lange fernhielten, und es gelang ihnen auch, unterstützt durch Berichte von einer matten, meist rückgängigen Bewegung an den tonangebenden ausländischen Märkten, bis Mitte October einen Preisrückgang von ca. 2 Mark zu erzwingen.

Von dieser Zeit an gewannen aber die Preise wieder einen festen Halt, nachdem ein Theil der Rohzuckerproducenten die Offerten zurückzog und gleichzeitig die Raffinerien aus ihrer seitherigen Reserve mehr und mehr hervortreten mussten.

Gegen Ende October trat aus Anlass des immer bestimmtere Gestalt annehmenden bedeutenden Deficits der europäischen Rübenernte, insbesondere derjenigen Frankreichs, eine rege Frage für Exportzwecke auf, und da diese nicht nur im November anhielt, sondern sogar für effective und Lieferungswaare immer grössere Dimensionen annahm, so mussten auch die inländischen Raffinerien ihre Limite noch weiter erhöhen, so dass sich im Laufe des November 96 bis 97 pCt. Kornzucker bis

39 und 40 Mark steigerte und im December sogar mit 41 bis 42 Mark bezahlt wurde.

Im Verkehr mit raffinirtem Zucker hatten Brode unter dem Einfluss des anhaltend starken Angebots von gemahlenem Melis und unter der Concurrenz Frankreichs zu leiden, so dass dieselben von September 1875 bis Ende Januar 1876 einen Preisrückgang von 3 Mark erfuhren, dagegen von Januar bis Mitte Juli den unveränderten Werthstand von 42 Mark behaupteten.

Dieser niedrige Preis scheint einen stärkeren Consum herbeigeführt zu haben, denn nur dadurch lässt es sich erklären, dass in die neue Campagne, mit Ausnahme von grösseren Posten gemahlenen Melis, nur geringe Vorräthe von Brodzucker mit herübergenommen wurden.

Im August stellte sich für diese eine lebhafte Bedarfsfrage ein, weshalb Preise um 1 bis 2 Mark höher gingen und diesen besseren Stand auch im September und October bei knappem Angebot behaupteten.

Im November entwickelte sich auch für raffinirten Zucker eine noch selten beobachtete Geschäftsthätigkeit und Preise erfuhren eine sprungweise Steigerung um 6 bis 7 Mark, zu welch hohen Notirungen auch grössere Lieferungsgeschäfte für spätere Termine abgeschlossen wurden.

Anfangs December gewann der Markt wohl wieder eine etwas ruhigere Haltung und Käufer nahmen eine mehr abwartende Stellung ein, machten wohl auch bis zu 1 Mark niedrigere Gebote, diese begegneten aber von Seiten der Eigner und Producenten einer noch grösseren Reserve und das Vertrauen in die unverändert günstige Lage das Artikels bestand am Schlusse des Jahres noch ungeschmälert fort.

Handel und Schifffahrt von Riga im Jahre 1876.

Riga. Trotzdem, dass auch noch das Jahr 1876 im Allgemeinen als ein dem Handel ungünstiges zu bezeichnen ist, hat dennoch die Handelsbewegung Riga's in diesem Jahre, und zwar namentlich durch die seit dem Herbst günstiger gestalteten Conjuncturen, wieder einen Impuls erhalten, welcher im Zusammenhang einerseits mit der allgemeinen Handelsbewegung dieses Hafens in den letzten 15 Jahren, andererseits mit der infolge der letzten Ernten voraussichtlich zu erwartenden Geschäftszunahme dazu berechtigt, der Zukunft mit mehr Hoffnung entgegenzublicken, als zu Beginn des Jahres 1876 zu erwarten stand.

In den letzten 5 Jahren bezifferte sich der Werth der Ein- und Ausfuhr wie folgt:

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr
1872	20,153.453 Rubel	26,999.173 Rubel
1873	19.611.660 „	41,301.975 „
1874	26.681.179 „	43,504.915 „
1875	28,006.873 „	32,819.797 „
1876	39.768.689 „	40.130.940 „

Wird schon durch diese Daten die anhaltend steigende Tendenz der Handelsbewegung charakterisirt, so tritt dieses erfreuliche Resultat noch entschiedener hervor, wenn statt der einzelnen Jahre der fünfjährige Durchschnitt ins Auge gefasst und mit

den nächstfrüheren zwei fünfjährigen Perioden verglichen wird, wie dies die folgende Zusammenstellung ersichtlich macht:

Jahre	Einfuhr Rubel	Ausfuhr Rubel	Zusammen Rubel
1861—1865	6,391.000	26,031.000	32,422.000
1866—1870	14,419,000	31,024.000	45,443.000
1871—1875	22,537.000	37,539.000	60,076.000
1876	39,768.000	40,130.000	79,898,000

Ein solches Resultat, welches trotz der in den letzten 5 Jahren herrschenden Handelskrisis erreicht werden konnte, entkräftiget für den Augenblick wenigstens die vielfachen Befürchtungen, welche unberechtigter Weise an die Zukunft Riga's geknüpft wurden. Wie schlimm es auch für den hiesigen Handel ist, dass ihm noch immer die weitere Schienenverbindung mit seinem natürlichen Hinterlande fehlt, so ist bisher dennoch die Riga'er Kaufmannschaft im Stande gewesen, die commerzielle Machtstellung dieses Platzes an der Ostsee intact zu erhalten.

Was nun zunächst den Flachsexport zur See anbelangt, so betrug derselbe:

1872	1,650.585 Pud	1875	1,852.662 Pud
1873	2,445.898 „	1876	1,203.980 „
1874	2,585.709 „		

Das ungünstige Resultat des letztverflossenen Jahres kann in keiner Weise überraschen, da die Ernten der Jahre 1874 und 1875 ein umfangreicheres Geschäft in diesem Artikel unmöglich machen mussten.

Infolge der ungenügenden 1875er Ernte stiegen die Preise zu Anfang des vorigen Jahres; da aber die Waare nicht preiswürdig war und gleichzeitig das ausländische Leingeschäft darniederlag, so stockte der hiesige Flachshandel bis in den Sommer hinein fast vollständig, wo dann die Eigner sich endlich entschlossen, ihre Waare zu niedrigeren Preisen abzulassen.

Ungeachtet aber bei den günstigen Ernteaussichten für 1876 die Preise im Juli und August noch weiter herabgingen, wollte sich doch kein reger Verkehr entwickeln, da die Geschäftsstille namentlich in der schottischen und deutschen Leinen-Industrie es zu keiner eigentlichen Frage nach Flachs kommen liess.

Die 1876er Ernte ist endlich einmal wieder nach Jahren sowohl quantitativ als qualitativ zufriedenstellend ausgefallen und entwickelte sich infolge dessen schon zu Ende des Jahres ein lebhafteres Geschäft, welches zum Export einer namhaften Quantität frischer Waare führte.

Während die bei weitem grössere Menge des im Jahre 1876 aus dem Riga'schen Hafen verschifften Flachses sich in Bezug auf Sortiment und Verkaufspreis der öffentlichen Controle entzogen hat, kann man von dem kleineren Theile, der die Wracke passirte und an der Börse gehandelt wurde, nur berichten, dass die allerdings nicht sehr bedeutenden Vorräthe des 1875er Gewächses sehr schlechte Verwerthung gefunden haben.

So sehr sich auch die Flachshändler bemühten, die vom Jahre 1875 herübergenommenen letzten Notirungen von 54 Rubel für Kron 1, und 48 Rubel für Hofsdreiband aufrechtzuerhalten, weil sie wahrscheinlich auch noch den in den ersten drei Monaten 1876 zugeführten alten Flachs mit den jenen Notirungen entsprechenden Preisen bezahlen mussten, so schwieg doch die Nachfrage so hartnäckig, dass selbst die zu Anfang April eröffnete Schifffahrt sie nicht zu beleben im Stande war.

Erst im Mai zeigten sich Käufer entgegenkommender, boten aber so niedrige Preise, dass die Inhaber ohne grossen Verlust nicht verkaufen konnten. Nachdem Mitte Mai einige Posten besonderer Hofsgattungen zu 45 Rbl. und Dreiband zu 34½ Rbl. verkauft worden, sank der Flachsmarkt wieder in die frühere Schlaffheit zurück.

Von Ende Juli bis Mitte August wurden alte Krongattungen zu 44 Rbl. und schliesslich zu 40 Rbl., im Uebrigen Hofsdreiband zu 32 Rbl. und Dreiband zu 28 Rbl. erst im September und October gehandelt, wo man bereits mit grossen Erwartungen der Zufuhr frischer Waare entgegensah.

Dieselbe nahm erst im November grössere Dimensionen an und wurden die ersten Umsätze je nach den speciellen Marken, dem Empfangstermin und der Höhe des Vorschusses auf der Basis von 41—43 Rbl. für Kron 1, 36 Rbl. für Wrack und 30 Rbl. für Dreiband gemacht.

Die grössten Verkäufe wurden im December zu 40 und 41 Rbl. für Kron, 36 Rbl. für Wrack und 30 Rbl. für Dreiband effectuirt, und blieb die Frage nach Flachs am Schlusse des Jahres animirt.

Der Hanfexport Riga's betrug:

1872	1,224.360 Pud	1875	1,152.125 Pud
1873	1,211.709 „	1876	1,023.753 „
1874	1,181.140 „		

Die bereits seit Jahren sich vollziehende regelmässige Abnahme der Hanfausfuhr ist, wie in den Vorjahren, so auch in 1876 der Concurrenz Königsberg's zuzuschreiben, welches den Vortheil einer directen Schienenverbindung mit einem Theile des Hanf producirenden russischen Hinterlandes geniesst. Riga kann mit Königsberg, falls nicht durch Frachttarifermässigungen die bisherigen Voraussetzungen des Hanfexports für Riga sich ändern, in diesem Artikel nicht concurriren.

In 1876 kam noch die sowohl quantitativ als qualitativ schlechte 1875er Ernte hinzu; je entschiedener sich dieses Resultat herausstellte, desto ärger wurden die Preise im Hinterlande durch Königsberg hinaufgetrieben, so dass hier zeitweise das Geschäft vollständig stockte — ein Experiment, welches übrigens schliesslich wohl kaum den gehegten Erwartungen entsprochen haben dürfte.

Infolge der qualitativ ungenügenden und quantitativ geringen 1875er Ernte wandte sich die Aufmerksamkeit für diesen Artikel hauptsächlich auf die noch bedeutenden Vorräthe aus der 1874er Ernte; im Innern erfuhren die Preise eine erhebliche Steigerung, was die hiesigen Händler veranlasste, ihre Forderungen bedeutend zu erhöhen.

Dabei war die Nachfrage aus dem Auslande wenig lebhaft und kamen hier unter solchen Verhältnissen erst im Januar die ersten Abschlüsse zu folgenden Preisen zu Stande: Feiner Reinhanf 39 bis 39½ Rubel; feiner Ausschusshanf 38½ bis 39 Rbl.; feiner Passhanf 38 bis 38½ Rbl.; gewöhnlicher Reinhanf mit Sorten 1 Rbl. billiger.

Die deutschen Häuser bewilligten für Waare mit Auswahl um 1 Rbl. pr. Berkowetz höhere Preise, Othorny 42½, 42 und 41½, Marine-Reinhanf 40 Rbl. Allmälig stellte sich mehr Frage ein, und im Mai zahlte man schon für feinen Reinhanf 40½ bis 41 Rbl.; für gewöhnlichen Reinhanf 39½ bis 40 Rbl.; Sorten 1 Rbl. billiger; Marine 41½ Rbl.

Die Frage belebte sich immer mehr, hauptsächlich für Reinhanf, und im Juni notirte man bereits für feinen Reinhanf 42 und 42½, für gewöhnlichen Reinhanf 41 Rbl. Sorten dagegen, die infolge der geringen 1875er Ernte zahlreich vorhanden waren, erfreuten sich nur geringer Kauflust, und gingen im Preise sogar zurück, so dass man im August noch gern für feinen Reinhanf 42 Rbl. zahlte.

Feiner Ausschuss wurde zu 39 Rbl, und feiner Passhanf zu 38 Rbl. ausgeboten; gewöhnlicher Reinhanf fand zu 40½ Rbl. viele Käufer; dagegen fehlte für gewöhnlichen Ausschuss zu 38½ Rbl. und für gewöhnlichen Passhanf zu 35½ Rbl. jeder Begehr.

Im September erlosch die Frage fast gänzlich und wurden nur kleine Posten Reinhanf zu obigen Preisen genommen, während Sorten bei billigeren Notirungen nur vereinzelt Nehmer fanden.

Im October war feiner Reinhanf zu 42—42½ Rbl. gesucht, und Alles, was davon an den Markt kam, wurde gern genommen. Sorten von feinem Passhanf bot man zu 37½ Rbl., gewöhnlichen Passhanf zu 34½ Rbl. aus, und schliesslich wurde zu diesen Preisen ein bedeutendes Quantum abgesetzt.

Der November verging bei gleichen Preisen mit unbedeutenden Umsätzen und das Jahr schloss mit einem Vorrathe von ca. 10.000 Berkowetz.

Von der 1876er Ernte wurde ein bedeutender Posten feiner Reinhanf, in Roslawl zu liefern, mit Sorten zu 39, 38 und 37 Rbl. genommen.

An Säeleinsaat wurden verschifft:

1872	185.429 Tonnen	1875	168.165 Tonnen
1873	150.936 „	1876	176.253 „
1874	124.872 „		

Die Steigerung der Ausfuhr lässt sich auf die bedeutende Ernte des letztabgelaufenen Jahres zurückführen, wodurch die Nachfrage leicht zu befriedigen war, so dass das Geschäft in diesem Artikel als ein ganz gutes zu bezeichnen ist.

Der noch von der 1875er Ernte vorhandene Rest von einigen tausend Tonnen wurde bis Ende März zu 9¼ bis 9½ Rbl. für gewöhnliche, und zu 9½ bis 10¼ Rbl. für feinere Waare geräumt. Nach Eröffnung der Saatwracke am 1. September wurden die ersten Contracte auf Lieferung pro September und October zu 8¼ bis 8¾ Rbl. pr. Tonne geschlossen.

Der bedeutendste Umsatz fand im October unter geringen Preisfluctuationen, nämlich zu 8 Rbl. 25 Kop. bis 8 Rbl. 30 Kop. für gewöhnliche, und 8 Rbl. 50 Kop. bis 8 Rbl. 60 Kop. für feinere Waare, statt. Zwar wurde im November die Nachfrage stiller, aber trotzdem erhielten sich obige Preise vorwiegend aufrecht und ging somit das ganze Geschäft ziemlich befriedigend von Statten.

An Schlagleinsaat wurden zur See exportirt:

1872	182.375 Tschetwert	1875	125.450 Tschetwert
1873	252.521 „	1876	252.360 „
1874	175.749 „		

Das im Verhältniss zu den Vorjahren so bedeutende Resultat des Schlagsaat-Exports in 1876 darf nur auf Rechnung der letzten Hälfte des Jahres gesetzt werden, da infolge der quantitativ schlechten 1875er Ernte bis in den Sommer hinein die Zufuhren nur spärlich waren und die gute Qualität dieser Ernte bei entsprechender Nachfrage zu Anfang der vorhergehenden Saison den Säesaatexport begünstigte.

Dazu kam noch, dass die betreffenden Eisenbahntarife den Transport aus dem Borissoglebski'schen und Tambow'schen nach Riga so kostspielig machten, dass die dortige Waare nach den Häfen des Azow'schen Meeres und nach St. Petersburg gesendet wurde — eine Erscheinung, welche das hiesige Börsencomité veranlasste, sich mit der Riga-Dünaburger Eisenbahnverwaltung in Beziehung zu setzen, um dieses den Riga'er Handel lähmende Hinderniss zu beseitigen.

Uebrigens war auch in der ersten Jahreshälfte die ausländische Frage gering und die Preise hielten sich so niedrig, dass die schwache Zufuhr an Schlagsaat zunächst in Riga selbst consumirt wurde.

Im zweiten Semester stellte sich die 1876er Ernte, namentlich in den Riga näherliegenden Provinzen (Livland, Kurland, Kowno, Witebsk), als so ergiebig heraus, dass die Preise nachgaben und infolge dessen ein umfangreiches Geschäft sich entwickeln konnte.

Im Januar wurde Schlagsaat nur von hiesigen Mühlen genommen: 7massige Waare zu 7 Rbl. 40 Kop. bis 7 Rbl. 60 Kop., 7massige Steppensaat zu 1 Rbl. 40 Kop. bis 1 Rbl. 45 Kop. pr. Pud. Bis April gingen die Preise zurück und kam Steppensaat zu 1 Rbl. 36 Kop., 7massige gedörrte Waare zu 7 Rbl. 25 Kop. zum Abschluss.

Im April kauften Exporteure 7massige Waare zu 7 Rbl. 75 Kop. und bei rückgängiger Tendenz bis 7 Rbl. 35 Kop. Dagegen wurde 7massige Steppensaat zu 1 Rbl. 38 Kop. bis 1 Rbl. 40 Kop. pr. Pud von Mühlen gekauft.

Im Juni und Juli kauften grösstentheils nur Mühlen und zwar 7massige Waare zu 7 Rbl. 15 Kop., Steppensaat zu 1 Rbl. 40 Kop. bis 1 Rbl. 42 Kop.

Im August zeigten sich angesichts der als gesichert zu betrachtenden Ernte-Hoffnungen Verkäufer zu wesentlich herabgesetzten Preisen und entwickelte sich ein lebhafter Verkehr für frische Waare pro October. Siebenmassige Waare, Anfangs zu 6 Rbl. 90 Kop. gehandelt, stieg bei sehr umfangreichen Umsätzen bis Mitte October auf 7 Rbl. 20 Kop. Siebenmassige Steppensaat bedang 1 Rbl. 32 Kop. bis 1 Rbl. 35½ Kop. pr. Pud.

Allmälig liess die Frage nach und die Preise gingen zurück. Im November und December notirte man für 7massige Saat 6 Rbl. 80 Kop., für Steppensaat 1 Rbl. 30 Kop. pr. Pud; die Käufe geschahen hauptsächlich durch hiesige Mühlen.

Das Jahr schloss mit einem Vorrath von ca. 10.000 Pud.

Von Hanfsaat wurde verschifft:

1872	48.998 Tschetwert	1875	29.593 Tschetwert
1873	31.350 „	1876	61.296 „
1874	80.648 „		

Die sowohl quantitativ als qualitativ schlechte 1875er Ernte lähmte zu Beginn des Jahres den Export dieses Artikels vollständig, zumal auch die Frage gering war; wogegen die reichliche Fechsung von 1876 bereits im Herbst, namentlich in gedörrter Waare, ein umfangreiches Geschäft veranlasste.

Infolge der Ergebnisse der 1875er Ernte kam nur gedörrte Saat zur Sprache, die im Januar zu 1 Rbl. 10 Kop. bis 1 Rbl. 15 Kop. gehandelt wurde, und sich bis Ende Juli zwischen 1 Rbl. 15 Kop. und 1 Rbl. 16 Kop. behauptete.

Im August wurde frische gedörrte Waare pro October zu 1 Rbl. 10 Kop. contrahirt, fiel im September auf 1 Rbl. 8 Kop., ging aber dann wieder bei lebhafter Nachfrage, die nicht befriedigt werden konnte, auf 1 Rbl. 10 Kop. hinauf.

Im October fanden bedeutende Abschlüsse zu 1 Rbl. 10 Kop. statt, allmälig liess aber die Frage nach und die Preise gingen allmälig auf 1 Rbl. 7 Kop. bis 1 Rbl. 3 Kop. zurück. Schliesslicher Vorrath ca. 100.000 Pud.

Der Getreideexport gestaltete sich während der letzten 5 Jahre folgendermassen:

Jahr	Roggen Tschetwert	Gerste Tschetwert	Hafer Tschetwert	Buchweizengrütze Tschetwert
1872	106.874	45.393	241.881	5.784
1873	556.788	185.553	934.237	81.580
1874	731.206	263.900	913.559	92.783
1875	434.302	92.974	793.336	4.143
1876	509.430	171.958	1,021.702	47.802

Wenngleich hier der Ertrag an Roggen im Jahre 1875 durchaus kein schlechter war, so hatten doch die gleichfalls guten Roggenernten des Auslandes die Wirkung, dass zu Beginn des Jahres 1876 in dieser Frucht eine völlige Geschäftsstille herrschte, welche erst nach Eröffnung der Schifffahrt im Frühling einem regeren Verkehr wich.

Im Sommer gestalteten sich die Ernteaussichten für gedörrte Waare (aus Livland und Kurland) sehr schlecht, während dieselben für ungedörrte (russische) Waare überaus günstig standen, ohne dass jedoch dadurch der Markt für den einen oder den andern Artikel zu einem umfangreicheren Geschäft animirt worden wäre.

Erst im Herbst, als die übrigens zum Theil in der Quantität überschätzten reichen Ernten russischer Waare auf den Markt kamen, wurden davon bedeutende Mengen exportirt, und da der hiesige Hafen infolge des eintretenden Frostes schon frühzeitig geschlossen war, vielfach auch über Libau verschifft — ein Geschäft, welches einen noch viel bedeutenderen Umfang hätte annehmen müssen, wenn nicht die durch die Kriegsbefürchtungen veranlassten Stockungen im Eisenbahnverkehr weitere Zufuhren abgeschnitten hätten.

Roggen fand, wie bereits erwähnt, anfangs wenig Beachtung und waren am hiesigen Markte wegen zu niedriger Preise Angebot wie Zufuhren gering. Im Januar bedang Locowaare 70—73 Kop. pr. Pud, wobei vorzugsweise gedörrte Waare genommen wurde. Darauf belebte sich die Frage und auf Frühjahrslieferung wurde ungedörrte 118—119pfündige Waare zu 77 und 79 Kop. gern gekauft, ging aber im März wieder auf 75½ bis 76 Kop. zurück.

Die aus allen Orten einlangenden Berichte über Schälen an den jungen Feldern trieben den Artikel im April bis auf 80 Kop., und als die ungünstigen Nachrichten auch im Mai anhielten, wodurch die auswärtigen Märkte ganz bedeutend angeregt wurden, da stieg der Preis der ungedörrten Waare bis 86 Kop., während gedörrte schon geräumt war.

In den nächsten Monaten gestaltete sich das Wetter so günstig, wie es nicht besser gewünscht werden konnte, und machte noch manchen Schaden wieder gut, so dass die Ernte im Allgemeinen nicht ganz ungünstig ausfiel.

Die Frage liess jedoch im Juni und Juli nach, und die Preise gingen bis auf 78 Kop. zurück. Frischer 1876er Roggen (118pfündig) wurde Ende Juli in Posten zu 78 Kop. genommen.

Im August wurde alte 120pfündige Locowaare zu 80 Kop., 117—118pfündige zu 78 Kop. stark genommen, und behaupteten sich diese Preise auch im September und October bei nur geringen Umsätzen.

Im November und December wurde das Geschäft sehr flau und die Preise fielen bis 74 Kop. Die Zufuhren hörten infolge von Verkehrsstörungen fast ganz auf, auch trat Libau als Concurrenzhafen auf, wohin nicht unbedeutende Abschlüsse in 117- bis 118pfündiger Waare zu 80 bis 82½ Kop. gemacht wurden. Die Vorräthe schmolzen hier auf ein Minimum zusammen.

Durch die ungenügende Gerstenernte von 1875 konnte auch das Geschäft in dieser Fruchtgattung vor dem Herbst zu keiner rechten Entfaltung gelangen, und nur kurische Gerste von hoher Qualität erfreute sich zeitweise und zwar namentlich im März und im Mai einer lebhaften Nachfrage.

Im Herbst dagegen, wo die vorzüglichen Ernten namentlich der Nachbarprovinzen die Preise herabdrückten, entwickelte sich ein befriedigendes Geschäft.

Die Gerstenpreise waren im Januar für 106pfündige kurische 82 Kop., 100pfündige russische 78 Kop., 95pfündige russische 72 Kop. Lebhafte Nachfrage stellte sich nur für kurische Frucht von hoher Qualität ein; 108pfündige bedang im März 90 Kop. und stieg im Mai bis auf 95 Kop., während leichteres Gewicht fast auf dem gleichen Preise wie früher verblieb und allmälig sogar niedrige Notirungen erfuhr.

Im August wurde frische 108pfündige Waare zu 78 Kop., 104pfündige zu 75 Kop. gemacht, doch hielten sich diese Preise nicht lange, sondern gingen bei allmälig ermattender Frage stetig zurück; 106pfündige kurische Frucht bedang schliesslich 65 Kop., russische 95pfündige 62 und 61 Kop. Die Vorräthe von kurischer Gerste sollen am Jahresschlusse nicht unbedeutend gewesen sein.

Auch das Hafergeschäft weist dieselben Verhältnisse auf, wie sie bei Roggen und Gerste zum Vorschein kamen. Die erste Jahreshälfte stand noch unter dem Eindruck der ungünstigen 1875er Fechsung, während die guten Ernten von 1876 dem Herbst-Geschäfte den lebhaften Impuls gaben, welchen die bedeutende Exportziffer in diesem Artikel zum Ausdruck bringt.

Gleichwie beim Roggen zwang auch bei dieser Frucht der frühzeitige Schluss des Hafens vielfach zu Verschiffungen über Libau, und es hätten auch noch viel grössere Quantitäten davon auf diesem Wege exportirt werden können, wenn nicht durch die Verkehrsstörungen auf den Eisenbahnen weitere Zufuhren unmöglich gemacht worden wären.

Die Preise für Hafer im Innern zogen bedeutend an, trotzdem belebte sich hier anfangs die Frage nicht und wurden bis Ende Januar kleine Partien, hauptsächlich von ungedörrter Waare, direct aus den Waggons zu 74 bis 75 Kop. gehandelt.

Im April zeigte sich Nachfrage und kamen bedeutende Abschlüsse zu Stande, in gedörrter Waare bis zu 81 Kop., in ungedörrter bis zu 81½ Kop. Im Mai erhöhten sich dann die Preise bis auf 82 und 86 Kop., hauptsächlich für gedörrte Waare.

Bei überaus günstigen Ernteaussichten ging Hafer im Juni und Juli allmälig auf 70 Kop. zurück und wurden in frischer Oreler Waare für Septemberlieferung Abschlüsse zu 70 Kop. gemacht.

Ungünstige Witterung verzögerte die Einbringung der Ernte und benachtheiligte in einzelnen Gegenden empfindlich die bereits als sehr schön gerühmte Qualität.

Weitere Nachfrage steigerte im September die Preise bis 71½ Kop., im October bis 72 Kop., wozu bedeutende Umsätze stattfanden. Durch den früheren Schluss der Schifffahrt verfiel jedoch dieser Artikel im November in gänzliche Flauheit, und trotz unbedeutender Lager sank dessen Marktwerth bis auf 62 Kopeken.

Die Zufuhren hörten beinahe ganz auf und bei Jahresschluss fand sich ein Vorrath von ca. 300.000 Pud.

Nach Libau entwickelte sich ein lebhafter Verkehr zu 72 bis 68 Kop. pr. Pud.

In Buchweizengrütze war gleichfalls das Geschäft infolge der 1875er Ernte bis zum Herbst schwach, wodann die gute 1876er Fechsung auch diesem Artikel einen bedeutenden Impuls gab und ganz zufriedenstellende Geschäfte veranlasste.

Im Holzhandel entwickelte sich voriges Jahr eine sehr bedeutende Thätigkeit und wurden die Ergebnisse von 1875 beträchtlich überholt. Der Export umfasste im Ganzen 35,500.000 engl. Kubikfuss für 13,731.563 Rubel, gegen 27,500.000 engl. Kubikfuss für 8,434.694 Rbl. im Vorjahre.

Von den Hauptartikeln wurden während der letzten 5 Jahre folgende Mengen exportirt:

Jahr	Balken	Planken und Bretter	Sleepers	Wagenschoss und Fassholz	Pipen- und Oxhoftstäbe
	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück
1872 . . .	184.882	2,676.328	1,779.932	8.760	184.484
1873	272,022	4,038.262	2.828.815	16.649	554.199
1874	276.703	3,606.859	3,804.207	19.238	243,913
1875	212.101	3,488.837	2,449.070	11.019	267.395
1876	325,158	4,656.236	2,963.947	9.846	322.359

In englischen Kubikfuss ausgedrückt, beziffert sich diese Ausfuhr für 1872 mit 19,850.000; 1873 mit 28,300.000; 1874 mit 36,100.000; 1875 mit 27,500.000; 1876 mit 35,500.000.

Zu dem bedeutenden Export des Jahres 1876 haben nicht unwesentlich die grossen Vorräthe von Sleepers in nicht couranten Dimensionen beigetragen, welche in das Jahr 1876 herübergenommen und dann grossentheils zu jedem Preise verkauft wurden.

Dazu kam, dass trotz des schweren Druckes, unter welchem dieser Geschäftszweig mehr wie jeder andere durch die drohende politische Lage zu leiden hatte, andere Umstände dem Absatze von Holzwaaren ausserordentlich günstig waren, einmal nämlich der im Frühjahr und Sommer beispiellos niedrige Stand der Seefrachten, der den Consumtionsländern gestattete, ihre Vorräthe zu billigen Einstandspreisen einzulegen, und ihre Kauflust ungemein anregte; vor Allem aber der während des ganzen Jahres sich behauptende niedrige Zinsfuss in England, welcher daselbst die Bauthätigkeit dermassen förderte, dass der Verbrauch mit der im Vergleiche zu den Vorjahren stark gewachsenen Einfuhr gleichen Schritt zu halten vermochte.

Vieles, was hierlands in 1875 producirt worden, fand demzufolge erst im vorigen Jahre Absatz, und wenn ausserdem constatirt werden muss, dass dieses Jahr, im Gegensatz zu seinem Vorgänger, mit geringen Vorräthen auf fast allen Gebieten des Geschäftes schloss, so erklärt sich daraus der grosse Umfang des Exportes.

Die Production hielt sich in den Grenzen gesunder Unternehmungslust, die Abflössung aus dem Innern war bedeutend kleiner als in den Vorjahren und das Geschäft im Allgemeinen trug durchaus den Charakter umsichtiger Arbeitsamkeit.

Die Zunahme in der Ausfuhr vierkantiger und runder Balken ist nicht einem neuen Aufschwung in der Ausbeute von Brussen, die vielmehr in absteigender Richtung verharrt, sondern dem von Jahr zu Jahr an Ausdehnung gewinnenden Umsatze in tannenen und fichtenen Balken, sog. „nordischer Kap" zuzuschreiben.

Wollte man übrigens aus dem Umstande, dass ein in Abnahme begriffener Productionszweig sofort durch einen neuen ersetzt wird, auf eine verjüngte Leistungsfähigkeit der Wälder des Hinterlandes schliessen, so wäre dies eine unrichtige Folgerung. Denn thatsächlich gewinnt durch den massenhaften Abtrieb junger Bäume von nur 10 bis 11 Zoll Zopfstärke bei einer Länge von durchschnittlich 3 Faden, wie sie für nordische Kap genügen, die Befürchtung einer über kurz oder lang bevorstehenden Erschöpfung der Wälder eine unleugbare Berechtigung.

Um die Zukunft der Wälder und mit ihnen des Holzgeschäftes zu sichern, thut nichts so noth, als dass endlich eine geregelte Forstwirthschaft an die Stelle regelloser Verschwendung so kostbarer Naturschätze trete.

Balken nordischer Kap hatten während des ganzen Jahres ziemlich festen Preis, 9 à 9½ Kop. für 11zöllige holländische Kap; fichtene wurden mit 1 à 3 Kop. (je nach Ursprung und Gattung) über die Durchschnittslänge für verschiffbare Qualität, tannene in steigender Richtung mit 17½ à 19 Kop. bei 27 bis 28 Fuss Durchschnittslänge bezahlt.

Fichtene englische Brussen spielen keine Rolle mehr; der bewilligte hohe Preis von 40 à 50 Kop. ist weder im Stande, die Production zu heben, noch vermag er die Concurrenz mit den Häfen Memel und Danzig zu bestehen. Tannene englische Brussen waren wegen der kurzen Durchschnittslänge der Vorräthe sehr schwer abzusetzen.

Obgleich während eines Theiles des Jahres in den grossen Sägemühlen die Nachtarbeit eingestellt und demgemäss weniger als in früheren Perioden producirt wurde, wirkten doch die bei Eröffnung der Schifffahrt vorhandenen grossen Vorräthe von Planken und Brettern im Vereine mit der regen Kauflust dahin, im letztverflossenen Jahre, soweit aus der summarischen Stückzahl der verschiedensten Dimensionen geschlossen werden kann, den grössten Export herbeizuführen, der bisher erreicht wurde.

Die Verkaufspreise für tannene Planken variirten von 6 £ bis 6 £ 10 s. per Standard.

Während die durch frische Zufuhr nur wenig vergrösserten alten Lager von Sleepers in allen seit längerer Zeit vernachlässigten Dimensionen, als: 9 × 9 Zoll Quadrat, 5 × 10 Zoll vierkantige, 10 und 9 Zoll runde, immer schwerer Absatz fanden, blieb die dominirende Dimension von 10 × 10 Zoll Quadrat in stets lebhaftem Begehr.

Die Einkaufspreise hoben sich auf 110 bis 125 Kop. für gewöhnliches Sortiment, während 140 bis 150 Kop. nur für auserlesene Waare und Behufs Deckung von Lieferungsverpflichtungen bewilligt wurden.

Für Wagenschoss behaupteten sich im Einkaufe die hohen Preise des Jahres 1875, nämlich 32 bis 33 Rubel pr. Stück engl. Kron, mit 4 Rbl. Abschlag für die geringeren Sorten.

Hiesigem Wagenschoss macht am Londoner Markte die Triester und Odessa'er Waare eine von Jahr zu Jahr fühlbarere Concurrenz, die allmälig um so schwerer zu bestehen sein wird, je weniger das hiesige Product die altrenommirte Stärke und den hohen Procentsatz an Kron im Allgemeinen aufrecht zu halten im Stande sein dürfte.

Echte Kiew'er Partien, wie die von einigen tausend Stück, welche für Rechnung einer hiesigen Firma über Pillau verladen wurden, haben freilich keine Concurrenz zu fürchten.

Die Platzvorräthe waren am Jahresschlusse kleiner als je.

Eichene Stäbe fanden in allen Dimensionen einen so guten Absatz, dass auch von diesem Artikel der schliessliche Vorrath äusserst klein war. Die Einkaufspreise verfolgten eine steigende Richtung; so z. B. galten $2\frac{1}{2}$ × 5 × 72 franz. 48 bis 52 Rubel, 3 × 6 × 84 franz. 85 bis 90 Rubel.

Die schweren von 8′ waren sehr selten, und in Fällen, wo der Artikel gesucht wurde, bedangen die 3 × 6zölligen 112 bis 120 Rbl., die $3\frac{1}{2}$ × 7zölligen 150 bis 180 Rbl., ja von letzteren soll eine Partie sogar 200 Rbl. erzielt haben.

Von Splittholz erreichte die letztjährige Ausfuhr 11.675 Faden, gegen 6815 Faden in 1875; 4558 Faden in 1874; 2019 Faden in 1873.

Dieses Ergebniss ist wohl nur den niedrigen Frachten zu verdanken, welche gestatteten, den Artikel ladungsweise zu versenden.

Das Importgeschäft des letztverflossenen Jahres hat im Ganzen genommen eine Höhe erreicht, wie sie in den nächstfrüheren Perioden nicht vorgekommen ist; allein diese Steigerung erklärt sich zunächst dadurch, dass die unwesentlicheren Artikel in grösserem Umfang als bisher eingeführt wurden, wogegen die Ergebnisse in den Haupt-Artikeln gerade nicht als glänzend zu betrachten sind.

Das Jahr 1876 war für die Einfuhr insofern nicht günstig, als die in Russland in erschreckender Anzahl eingetretenen, durch den Fall der Moskauer Commerzbank eingeleiteten Fallimente lähmend auf Handel und Verkehr einwirken mussten; grössere Geschäfte konnten nicht zu Stande kommen, da die gesammten Creditverhältnisse in ein starkes Schwanken gerathen waren.

Der Salzimport zur See betrug:

1872	2,495.591 Pud	1875	1,727.924 Pud
1873	2,478.446 „	1876	2,081.182 „
1874	2,260.616 „		

Die im Jahre 1876 im Verhältniss zum Vorjahr hervortretende Zunahme darf nicht auf eine Erweiterung dieser Geschäftsbranche zurückgeführt werden, sondern erscheint einfach als das Resultat der mit dem Jahre 1877 in Wirksamkeit tretenden Erhebung der Zölle in Gold; denn man suchte noch zu den alten Zollbedingungen möglichst grosse Vorräthe in dieser Waare anzulegen.

Im Uebrigen bewegte sich das Salzgeschäft auch in 1876 innerhalb der bisherigen Grenzen, und als einziges bemerkenswertheres Moment wäre höchstens anzuführen, dass sich im Frühjahr für Riga'sches Salz wieder der alte Absatz nach Dünaburg und Ostrow eröffnete.

Als sehr bedauerlich muss bezeichnet werden, dass die Beschlüsse, welche in Betreff des Eisenbahntarifs und der Verladungskosten für Salz von einer aus der Direction der Riga-Dünaburger Eisenbahngesellschaft und hiesigen Händlern gebildeten Commission gefasst wurden, bisher nicht in Kraft getreten sind, da dieselben wohl im Stande gewesen wären, dem in Zukunft auch noch durch den Goldzoll bedrängten Salz-Geschäft einen neuen Impuls zu geben.

Heringe wurden zur See eingeführt:

1872	144.034 Tonnen	1875	92.208 Tonnen
1873	65.986 „	1876	62.794 „
1874	84.100 „		

Der starke Abfall in der letztjährigen Einfuhr ist wohl vor Allem dem schlechten Fange in 1875/76 zuzuschreiben, wodurch die Preise stark in die Höhe getrieben und in nächster Folge der Consum fühlbar eingeschränkt wurde.

Als aber im August und September auch die Aussichten auf den neuen Fang gerechtfertigte Befürchtungen erweckten und eine neue Preissteigerung eintrat, hörte der Absatz fast vollständig auf, und der Hering zählte so gut wie gar nicht mehr zu den Consumtionsartikeln der minderen Bevölkerungsschichten und namentlich der Landleute.

Die russischen Heringe konnten, ganz abgesehen von dem ebenfalls schlecht ausgefallenen Fange, die eingetretene Lücke nicht ausfüllen, da die mangelhafte Behandlung dieser schon an sich geringen Fischgattung deren längere Conservirung nicht möglich macht und ihr damit den hiesigen Markt verschliesst.

Das Lager am Schlusse des Jahres 1876 dürfte ca. 77.000 T. betragen haben.

Die Einfuhr von Steinkohlen umfasste:

1872	5,862.509 Pud	1875	6,182.017 Pud
1873	4,306.384 „	1876	6,095.011 „
1874	6,344.204 „		

Der Steinkohlen-Import hat sich im letztverflossenen Jahre innerhalb des derzeit, wie es scheint, normalen Rahmen von ca. 6 Millionen Pud gehalten, obgleich aus 1875 ein sehr grosses Lager verblieb und durch den Ankauf der Libau'er Bahn seitens der Romny-Landworowo'er Eisenbahnverwaltung ein wenn auch nicht gar grosser Theil der für jene Bahn bisher über Riga bezogenen Kohle seinen Weg über Libau genommen hat.

Moskau hat, gleichwie früher, so auch in 1876 seinen Bedarf an Gaskohle aus Riga bezogen, ja dieselbe ist sogar bis Borissoglebsk hinabgelangt, und bei den fallenden Preisen dieses Artikels darf ein noch weiterer Bezug dieses Brennstoffes über Riga erwartet werden, da in Zukunft wohl der Gesammtconsum Moskau's auf diesem Wege wird befriedigt werden können.

An Petroleum wurde importirt:

1872	124.344 Pud	1875	402.167 Pud
1873	394.273 „	1876	202.219 „
1874	346.420 „		

Durch die massenhafte Ueberproduction dieses Artikels in den Jahren 1874 und 1875 und die infolge dessen eingetretene Ueberschwemmung des Markts waren die Petroleumpreise in den genannten Jahren so ungewöhnlich niedrig geworden, dass eine Krisis, welche die kleineren und minder reellen Verkäufer und Producenten dieser Waare vernichten musste, ganz unvermeidlich war.

Diese Erscheinung trat denn auch bereits zu Ende 1875 ein und wurde von den grossen, reichen Producenten, welche allein in der Lage waren, die Krisis auszuhalten, dazu benützt, um die Ueberproduction einzustellen und die Preise emporzuschrauben.

Der europäische Markt, welcher sich so reichlich mit Vorräthen versehen glaubte, dass er den höheren Preisen gegenüber eine zurückhaltende und abwartende Stellung meinte einnehmen zu können, erkannte plötzlich, dass eine völlige Ebbe in diesem Artikel einzutreten drohe, und schnellte infolge dessen durch seine gleichzeitige und gewaltige Nachfrage die Preise zu einer Höhe hinauf, welche als ebenso ungesund zu bezeichnen war, als die im Jahre 1875 hervorgetretene Herabminderung derselben.

Daher folgte denn auch bereits zum Schlusse des Jahres 1876 wieder eine Reaction und die Preise sanken, obgleich die Production auch jetzt noch in beschränktem Masse betrieben wurde; da aber keine neuen Petroleumgebiete entdeckt worden sind, und um das Bedürfniss zu decken, auch auf Quellen zurückgegriffen werden muss, deren Ausbeutung man bei den abnorm niedrigen Preisen von 1874 und 1875 unterlassen hatte, so darf auf eine weitere bedeutende Preisermässigung nicht gerechnet werden, vielmehr ist es wahrscheinlich, dass die Production zwar das derzeitige Bedürfniss ausreichend befriedigen, nicht aber eine wesentliche Erweiterung desselben wird anregen können.

Dass im letztverflossenen Jahre der Petroleum-Import unter den bezeichneten Umständen so bedeutend zurückgegangen ist, darf daher nicht überraschen, zumal im Innern des Reiches, und namentlich bei den unteren Bevölkerungsclassen die Concurrenz des zwar der Qualität nach viel geringeren, aber auch viel billigeren russischen Petroleums sich nicht überwinden lässt, während dasselbe in Riga und den Ostseeprovinzen trotz der gesteigerten Preise für amerikanische Waare, seiner Qualität wegen, wie es scheint, nicht Fuss fassen kann.

Wäre es möglich, via Riga-Moscheiki über die Romny-Landworowo'er Bahn in einen directen Verkehr mit Kiew zu treten, so dürften sich dort wohl neue Absatzgebiete eröffnen; bis das aber geschehen ist, wird der Petroleum-Import in nächster Zukunft wohl kaum das vorjährige Quantum übersteigen und sich mehr oder weniger um 200.000 Pud bewegen.

Der Import von Eisenbahnzubehör (incl. Eisenbahnschienen) betrug:

1872	2,458.190 Pud	1875	1,818.039 Pud
1873	2,243.309 „	1876	1,267.288 „
1874	3,039.360 „		

Die früheren günstigen Chancen für die Einfuhr dieses Artikels haben naturgemäss durch die neuerdings erlassene gesetzliche Bestimmung, dass die Eisenbahn-

Verwaltungen nur 50 pCt. ihres Bedarfs an Schienen, und auch von diesen nur den geringsten Theil zollfrei, aus dem Auslande beziehen dürfen, stark erschüttert werden müssen, so dass ein Aufschwung dieser Importbranche zu ihrem früheren Umfang vorerst kaum zu erwarten ist.

Für Riga ist diese Sachlage insofern sehr fühlbar, als gerade die Einfuhr von Schienen dazu beigetragen hat, die Importziffer der letzten Jahre so wesentlich zu erhöhen.

Wein wurde importirt:

1872	88.450 Wedro	1875	78.944 Wedro
1873	87.670 „	1876	72.307 „
1874	69.741 „		

Trotz der sowohl quantitativ als qualitativ gleich guten 1875er Ernte haben die misslichen Verhältnisse, in welchen sich das hiesige Weingeschäft bereits seit Jahren befindet, auch in 1876 fortgewirkt.

Die stets zunehmende Concurrenz der russischen Weine, namentlich der Riga'schen und Moskau'schen Kunstweine, sowie der Biereonsum beschränken die Weineinfuhr von Jahr zu Jahr mehr, und die zwar quantitativ geringe, aber ihrer Qualität nach vorzügliche 1876er Ernte dürfte wohl ebenso wenig als jene von 1875 im Stande sein, dieser Geschäftsbranche einen neuen Impuls zu geben.

Soda wurde importirt:

1872	161.385 Pud	1875	131.473 Pud
1873	128.566 „	1876	176.549 „
1874	116.546 „		

Seitdem die grosse Malzow'sche Glasfabrik (hinter Moskau), welche früher ihren Sodabedarf über St. Petersburg bezog, sich dem hiesigen Hafen zugewendet hat, und damit dieser Importbranche eine kräftige Anregung bot, hat gleichzeitig durch einen ganz bedeutenden Platzeonsum unterstützt die Einfuhr von Soda einen anhaltend sich erweiternden Umfang gewonnen.

Auch für diesen Artikel wäre ein directer Verkehr mit Kiew, via Mitau-Moscheiki über die Romny-Landworowo'er Bahn, von höchster Bedeutung, da dann noch eine weitere Steigerung der Einfuhr von Soda über diesen Hafen erwartet und eine erfolgreiche Concurrenz mit Königsberg wahrscheinlich werden dürfte.

Guano und künstlicher Dünger wurden importirt:

1872	106.694 Pud	1875	329.021 Pud
1873	161.877 „	1876	232.588 „
1874	170.239 „		

Die Hoffnung, dass das Absatzgebiet für künstlichen Dünger eine wesentliche und dauernde Erweiterung nach Süden, in das Lithau'sche, erfahren werde, hat sich leider im vorigen Jahre nicht erfüllt, vielmehr ist, wie die vorstehenden Zahlen entnehmen lassen, ein Rückgang dieser Importbranche für das Jahr 1876 zu constatiren.

Als Ursache hiefür dürften wohl einerseits die dem Landwirthe ungünstigen Vorjahre, welche sein Kaufvermögen einschränken mussten, gelten; anderseits mag aber auch eine der Qualität des Bodens nicht immer entsprechende Anwendung der einzelnen Düngersorten zeitweilig die Nachfrage nach denselben vermindert haben.

Im Uebrigen können jedoch die Chancen für diesen Zweig der hiesigen Einfuhr auch für die Zukunft als günstig bezeichnet werden, da die fortschreitende Entwicklung

der landwirthschaftlichen Verhältnisse noch einen weiteren Consum von künstlichem Dünger wahrscheinlich macht und die hiesigen Knochenmehlfabriken jenem Artikel, wie es scheint, eine ernste Concurrenz kaum zu machen vermögen.

Von Korkholz importirte Riga:

1872	147.077 Pud	1875	176.203 Pud
1873	132.427 „	1876	185.679 „
1874	170.481 „		

Dieser Import muss nach wie vor ausschliesslich als das Resultat der hier bestehenden Korkfabriken betrachtet werden, welche nicht nur einen grossen Theil Russlands mit ihrer Waare versorgen, sondern sich auch schon einen Absatz ins Ausland verschafft haben.

Die auch für das vorige Jahr zu constatirende Zunahme der Einfuhr dieses Artikels darf wohl als Zeichen dafür gelten, dass sich das Absatzgebiet jener Fabriken in 1876 abermals erweitert hat.

Sehr erfreulich erscheint die Steigerung in dem Import roher Baumwolle, welche vor Allem dem Transitverkehr mit Moskau zuzuschreiben ist.

Diese Einfuhr, welche mit der Zeit von grosser Bedeutung für den hiesigen Platz werden dürfte, betrug:

1872	77.299 Pud	1875	73.992 Pud
1873	74.102 „	1876	124.892 „
1874	80.679 „		

Von den übrigen wesentlicheren Importgegenständen wären schliesslich noch Harz und Kaffee hervorzuheben, deren Einfuhr sich in den letzten 5 Jahren folgendermassen gestaltete:

Jahr	Harz	Kaffee
1872	112.776 Pud	36.019 Pud
1873	203.197 „	38.452 „
1874	246.221 „	48.496 „
1875	174.159 „	44.070 „
1876	260.952 „	37.988 „

Demnach scheint Harz immer mehr in die Reihe der massgebenden Importwaaren eintreten zu wollen, während die Einfuhr von Kaffee sich seit Jahren um denselben Durchschnitt dreht.

Der diesfällige Rückgang im letzten Jahre ist wohl nur auf Rechnung der unsicheren Creditverhältnisse im Innern des Reiches zu stellen.

Wenn auch das Gesammtergebniss des letztjährigen Handelsverkehrs mit dem Auslande, wie bereits früher bemerkt, als günstig anerkannt werden muss, so darf hiebei doch nicht übersehen werden, dass das System des modernen Welthandels theils infolge der Erweiterung und Veränderung der Verkehrsmittel, theils infolge der sehr entschiedenen Tendenz zur Ueberproduction in eine neue Phase zu treten scheint, welche vielleicht nicht in demselben Masse, wie bisher, die nach alter Anschauung natürlichen Vorzüge des hiesigen Hafens anerkennt.

Riga's alte Lebensadern, die Düna und der Seeweg, haben heutzutag für den Handel nicht mehr dieselbe Bedeutung wie vor 30 oder 40 Jahren, und das weite russische Hinterland mit seinen Rohproducten ist heute für Europa lange nicht mehr dasselbe als damals, wo Amerika und Australien noch nicht mit den gleichen Rohproducten den europäischen Markt füllen konnten.

Das sind Momente, die schwer in das Gewicht fallen, wenn man Riga's Zukunft ins Auge fasst, und welche eine Eisenbahnlinie Riga-Pleskau-Bologoje als das begreifliche Hauptziel für die Bestrebungen der hiesigen Kaufmannschaft erscheinen lassen, denn die Production des nordöstlichen Russland bedarf neuer Abflüsse an die Ostsee.

Die Zahl der im hiesigen Hafen eingegangenen Schiffe betrug:

Jahr	Schiffe	Lasten	Jahr	Schiffe	Lasten
1872	2.248	270.027	1875	2.364	377.297
1873	3.177	433.533	1876	2.758	459.792
1874	3.306	484.047			

Die grössere Zahl der Einläufe im letzten Jahre ist wohl in erster Reihe dem wiederbelebten Holzgeschäft zuzuschreiben; für Sleeper allein wurden 311 Dampfer von 111.332 Lasten, d. i. ca. 40 pCt. der überhaupt eingegangenen Dampferlasten, beansprucht, während ausserdem auch die Verschiffung von Planken und Brettern eine ansehnliche Anzahl Dampfer beschäftigte.

Wohl aus demselben Grunde hat das Verhältniss der mit Ballast eingegangenen Schiffe zu den beladenen Einläufen für das letztverflossene Jahr einen Rückgang aufzuweisen, da naturgemäss der Holzexport Räume beansprucht, welche nur sehr ausnahmsweise durch die einkommenden Importwaaren ausgefüllt werden können.

Die mit Ballast eingelaufenen Schiffe beziffern sich wie folgt:

Jahr	Schiffe	Lasten	Jahr	Schiffe	Lasten
1872	943	137.539	1875	1.112	210.922
1873	1.859	280.537	1876 . . .	1.519	285.233
1874	1.980	308.473			

In Procenten der überhaupt eingegangenen Lasten ausgedrückt, betrug mithin die Lastenzahl der in Ballast gehenden Schiffe: 1872 50·9 pCt.; 1873 65·2 pCt.; 1874 64 pCt.; 1875 56·2 pCt.; 1876 62 pCt.

Während die Gesammtzahl der in 1876 eingegangenen Schiffe nur von den bezüglichen Belangen der Jahre 1873 und 1874 und deren Tragfähigkeit nur von dem Jahr 1874 überboten wird, hat die Anzahl und Lastengrösse der in 1876 angekommenen Dampfer eine bisher in Riga überhaupt nicht dagewesene Höhe erreicht. Es kamen nämlich Dampfer an:

Jahr	Zahl	Lasten	Jahr	Zahl	Lasten
1872	593	117.468	1875	860	209.570
1873	871	212.691	1876	1.098	278.138
1874	1.095	269.496			

Somit entfielen von der Gesammtheit der überhaupt eingegangenen Lasten auf die Dampfer und zwar in 1872 43·5 pCt.; in 1873 49 pCt.; in 1874 55·7 pCt.; in 1875 55·5 pCt.; in 1876 60·4 pCt.

Der directe Verkehr zwischen Antwerpen und Riga war im letzten Jahre ein so lebhafter, dass die Dampfer, welche die regelmässige Verbindung zwischen diesen beiden Häfen vermitteln, im Herbst nicht einmal den beanspruchten Raum zu bieten im Stande waren.

Infolge der Eröffnung des neuen Canals nach Amsterdam, steht zu erwarten, dass der Verkehr der regelmässigen Dampfer in Zukunft noch namhafter als im letztverflossenen Jahr sich gestalten werde.

Weit weniger Erfolg brachte der Versuch, eine regelmässige Dampfschifffahrts-Verbindung mit Hamburg herzustellen; der hauptsächliche Exportartikel für jenen Platz, Spiritus, nimmt eben grösstentheils seinen Weg über Lübeck.

Der Flagge nach vertheilen sich die in den letzten 5 Jahren hier angekommenen Schiffe wie folgt:

Flagge	1872 Schiffe	1873 Schiffe	1874 Schiffe	1875 Schiffe	1876 Schiffe
Russische (mit Ausschluss der Kron- nnd Bergnngsdampfer) .	391	450	397	332	406
Deutsche	695	984	894	695	732
Schwedische	76	135	237	159	181
Norwegische	300	403	432	256	342
Dänische	98	221	271	138	194
Holländische	240	319	359	274	341
Belgische	1	2	2	4	3
Französische	32	51	44	30	26
Englische	413	610	669	473	532
Italienische	.	.	.	.	1
Griechische	.	.	.	1	.
Amerikanische	2	2	1	2	.
Zusammen . .	2.248	3.177	3.306	2.364	2.758

Schifffahrtsverkehr von Sulina im Jahre 1877.

Sulina. Im Jahre 1877 hat hier folgender Verkehr von Handelschiffen stattgefunden:

	Handelsthätig			
	Ankünfte		Abfahrten	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische Flagge:				
Dampfer	2	2.126	2	2.126
Fremde Flaggen:				
Segelschiffe	31	7.595	45	12.403
Dampfer	77	72.539	82	76.952
Zusammen fremde Flaggen . .	108	80.134	127	89.355
Gesammtverkehr . .	110	82.260	129	91.481

	Handelsunthätig			
	Ankünfte		Abfahrten	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische Flagge:				
Segelschiffe	2	290	2	290
Dampfer	15	7.134	15	7.133
Zusammen . .	17	7.424	17	7.423
Fremde Flaggen:				
Segelschiffe	293	41.725	251	36.912
Dampfer	66	48.160	65	47.961
Zusammen . .	359	89.885	316	84.873
Gesammtverkehr . .	376	97.309	333	92.296

	Im Ganzen			
	Ankünfte		Abfahrten	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische Flagge:				
Segelschiffe	2	290	2	290
Dampfer	17	9.260	17	9.259
Zusammen	19	9.550	19	9.549
Fremde Flaggen:				
Segelschiffe	324	49.320	296	49.315
Dampfer	143	120.699	147	124.913
Zusammen	467	170.019	443	174.228
Gesammtverkehr	486	179.569	462	183.777

Was speciell die Schiffahrtsbewegung unter österreichisch-ungarischer Flagge anbelangt, so gestaltete sich dieselbe gegenüber dem Vorjahre wie folgt:

	Handelsthätig				Handelsunthätig				Im Ganzen	
Einläufe	Segelschiffe		Dampfer		Segelschiffe		Dampfer			
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
1877	.	.	2	2.126	2	290	15	7.134	19	9.550
1876	5	2.011	2	2.626	25	5.475	125	51.696	157	61.808
Abnahme in 1877	5	2.011	.	500	23	5.185	110	44.562	138	52.258
Abfahrten										
1877	.	.	2	2.126	2	290	15	7.133	19	9.549
1876	5	2.011	2	2.626	25	5.475	125	51.696	157	61.808
Abnahme in 1877	5	2.011	.	500	23	5.185	110	44.563	138	52.259

Die am Hafenverkehr des Jahres 1877 betheiligten nationalen Fahrzeuge unterscheiden sich ihrer Gattung nach folgendermassen:

	Ankünfte		Abfahrten	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Segelschiffe	2	290	2	290
Lloyddampfer (unregelmässige Fahrten)	2	2126	2	2126
„ (regelmässige Fahrten)	9	6042	9	6042
Dampfer der I. österreichischen Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft	5	1040	5	1040
Andere Dampfer	1	52	1	51
Zusammen	19	9550	19	9549

Handelsthätig waren sowohl bei der Ankunft als beim Auslauf nur 2 Lloyd-Dampfer von 2126 Tonnen (unregelmässige Fahrten). Dieselben kamen leer an, verliessen jedoch den Hafen in Ladung.

Handel, Industrie und Schifffahrt von Philadelphia während des Jahres 1876, mit besonderer Rücksicht auf die Beziehungen zu Oesterreich-Ungarn.

(Schluss.)

Philadelphia. Die Einfuhr Philadelphia's, welche im Vergleiche zu seiner Ausfuhr eine untergeordnete Stellung einnimmt, hat in 1876 mit Rücksicht auf die Herkunft der Güter folgende Ergebnisse geliefert:

Herkunft	In amerikanischen Schiffen Dollar	In fremden Schiffen Dollar	Zusammen Dollar
Belgien	18.838	1,048.663	1,067.501
Brasilien	.	6.206	6.206
Britisch-Westindien	135.579	57.796	193.375
Central-Amerika	1.014	.	1.014
Columbia	4.585	4.261	8.846
Cuba	3,771.021	853.649	4,624.670
Deutschland	34.471	279.896	314.367
England	7,676.736	3,611.065	11,287.801
Frankreich	.	137.068	137.068
Französisch-Westindien	15.945	168.536	184.481
Griechenland	52.736	.	52.736
Grönland	10.773	96.249	107.022
Haiti	22.242	3.894	26.136
Holland	2.332	88.073	90.405
Holländisch-Westindien	2.988	.	2.988
Irland	.	2.413	2.413
Italien	570.584	614.885	1,185.469
Mexico	.	17.307	17.307
Nova-Scotia	44.916	27.135	72.051
Oesterreich-Ungarn	.	36.501	36.501
Peru	32.903	77.916	110.819
Portorico	111.382	21.851	133.233
Portugal	12.529	45.371	57.900
Schweden und Norwegen	.	61.744	61.744
Spanien	188.287	75.086	263.373
Venezuela	7.207	246.130	253.337
Zusammen	12,717.068	7,581.695	20,298.763

Eine directe Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn hat Philadelphia nicht; die im Mai 1876 von Triest per italienische Bark „Nuovo Mondo" hier eingetroffene Ladung trockener Früchte im Betrag von 36.501 Dollar (grösstentheils in Zwetschken bestehend, welche, obgleich hier als türkische Pflaumen verkauft, höchst wahrscheinlich ungarisches Erzeugniss waren; dann in einigen 100 Fässern Korinthen, vielleicht jonische Frucht, also nur Rückexport von Triest), ist eine Ausnahme, deren Wiederholung sich nicht so bald ergeben dürfte.

Zahlreiche österreichisch-ungarische Producte und Fabrikate, die bei der 1876er Weltausstellung in ebenso würdiger als interessanter Weise vertreten waren, finden schon seit Jahren in solcher Ausdehnung im amerikanischen Verbrauche Eingang, dass sich davon glänzende Resultate für die Folge versprechen lassen.

Derlei Sendungen hängen aber derzeit ganz von den periodischen Aufträgen Einzelner ab, und machen sich weniger durch ihr Volumen als durch ihren Werth

bemerkbar, bilden deshalb nicht hinreichendes Material für die Expedition ganzer Schiffsladungen von Triest aus, sondern gelangen auf indirectem Wege, grösstentheils per Dampfer über New-York oder via Antwerpen und Liverpool, vermittelst der directen Philadelphia-Dampferlinien hieher.

Von andern Häfen der Vereinigten Staaten, namentlich von New-York, kamen im Laufe des Jahres 1876 fremde Importartikel im Werthe von 638.346 Dollar unter Zollverschluss hier an; dagegen wurden von Philadelphia nach andern Orten des Landes fremde Waaren zum Betrage von 802.160 Dollar im Transit wie folgt befördert:

Nach Baltimore für 1.978 Dollar; nach Chicago für 718.151 Dollar; nach Cincinnati für 5.105 Dollar; nach Cleveland für 2.430 Dollar; nach Milwaukee für 3.017 Dollar; nach Louisville für 14.132 Dollar; nach New-Orleans für 14.902 Dollar; nach New-York für 10.419 Dollar; nach Pittsburg für 23.874 Dollar; nach San Francisco für 163 Dollar; nach St. Louis für 7.989 Dollar.

Die Hauptartikel der letztjährigen Einfuhr nach Philadelphia sind aus der nachfolgenden Zusammenstellung zu entnehmen:

Zollfreie Waaren		Menge	Werth, Dollar
Weinstein	Pfund	994.349	156.663
Medicinische Baumrinde	„	426.344	219.522
Korkholz	.	.	52.464
Bücher	.	.	12.827
Chemikalien	.	.	293.560
Chlorkalk	Pfund	7,402.319	129.366
Cochenille	„	99.519	48.058
Kaffee	„	1,719.089	293.084
Farbhölzer	Centner	83.529	85.305
Gummi	Pfund	315.484	40.649
Häute	.	.	307.051
Indigo	Pfund	29.183	22.512
Kryolit	.	.	96.249
Mica	Tonnen	10	10.000
Oele	.	.	11.421
Malereien	.	.	49.952
Papiermaterialien	.	.	243.428
Muscheln	.	.	27.201
Rohe Seide	Pfund	1.442	10.188
Salpeter	„	5,589.250	142.578
Schwefel	Tonnen	9.177	273.635
Zollpflichtige Waaren			
Bier und Ale	Gallonen	29.439	26.049
Bücher	.	.	93.108
Messingfabrikate	.	.	24.598
Knöpfe	.	.	59.274
Chemikalien und Arzneiwaaren	.	.	484.929
Thon und Thonpfeifen	.	.	66.236
Baumwollwaaren	.	.	975.848
Porzellan- und Töpferwaaren	.	.	302.544
Bijouterien	.	.	105.550
Leinenwaaren	.	.	887.072
Früchte	.	.	1,100.728
Pelzwaaren	.	.	76.067

Zollpflichtige Waaren		Menge	Werth, Dollar
Glas	.	.	84.382
Roheisen	Pfund	37.831.056	446.982
Stangeneisen	„	1,689.212	45.775
Altes Eisen	Tonnen	1.105	30.292
Anker	Pfund	428.922	20.838
Maschinen	.	.	84.406
Roher Stahl	.	.	112.273
Diverse Eisenwaaren	.	.	307.121
Geschmeide	.	.	48.384
Blei (in Mulden)	Pfund	1,040.894	40.370
Leder und Lederwaaren	.	.	228 391
Marmor und Steine	.	.	110.181
Metallwaaren	.	.	26.038
Musikalische Instrumente	.	.	21.389
Opium	Pfund	129.869	515.454
Gemälde	.	.	464.189
Oelfarben	.	.	28.552
Papierwaaren	.	.	52.057
Percussionskäppchen	.	.	20.868
Pickels und Saucen	.	.	27.468
Edelsteine	.	.	184.856
Provisionen	.	.	38.668
Salz	Pfund	103,369.973	200.874
Seidenwaaren		.	507.816
Seife	Pfund	218 479	22.932
Soda (Carbonat)	„	35,994.492	602.495
Soda (Caustic)	„	2,672.986	76.012
Brauner Zucker	„	66,977.108	2,494.995
Melasse	Gallonen	12,651.854	2,406.763
Melado	Pfund	1,157.381	31.640
Zinnblech	Centner	270.050	1,421.224
Fabricirter Tabak	.	.	87.142
Vegetabilien	.	.	30.663
Spirituosen (in Fässern)	Gallonen	89.471	78.885
Holzwaaren	.	.	69.461
Rohe Wolle	Pfund	1,007.443	193.197
Wollwaaren	.	.	1,699.317
Weine (in Fässern)	Gallonen	204.162	113.104
Weine (in Flaschen)	Dutzend	14.585	122.881

Der Gesammtwerth der zollfreien Importe beziffert sich mit 2,678.850 Dollar, derjenige der zollpflichtigen mit 17,619.913 Dollar. In amerikanischen Schiffen kamen Waaren für 12,717.068 Dollar und in fremden Schiffen für 7,581.695 Dollar. Am meisten war bei der Einfuhr England betheiligt, welches Waaren aller Art im Werthe von 11,287.801 Dollar sandte, während Philadelphia von Irland, dem es Güter für 8,583.125 Dollar schickte, einen Werth von 2413 Dollar zurückerhielt.

Cuba nimmt bezüglich des Importwerthes nach England die nächste Stelle ein, nämlich mit 4,624.670 Dollar; dann folgen Italien und Belgien, jedes mit ca. 1 Million Dollar.

Ein Vergleich der Einfuhr in 1876 mit derjenigen mehrerer früherer Jahre zeigt einen bedeutenden Ausfall in Cigarren, Wein und Spirituosen, deren einheimische

Production, durch locale Vortheile und gesteigerte Sorgfalt in der Manipulation, sowie durch Schutzzölle begünstigt, mit jedem Jahre gebieterischer ihre Selbständigkeit geltend macht

Das Gleiche lässt sich von Baumwollwaaren sagen, worin die Länder Europa's bald überflügelt sein dürften, dann von Teppichen, in deren Anfertigung die fremde Concurrenz, mit Ausnahme der kostbarsten französischen Dessins, nicht länger zu fürchten ist.

Die Ergebnisse der 1876er Ausstellung für Oesterreich-Ungarn wurden einstimmig als sehr befriedigend bezeichnet. Die würdige Repräsentation der Monarchie fand hier die verdiente Anerkennung: von 431 Industriellen empfingen 269 und von 88 Künstlern 21 die Ausstellungs-Preismedaille.

Wenn der Erlös der während der Ausstellungsperiode verkauften Gegenstände auch vielleicht $^1/_2$ Mill. Gulden nicht übersteigen dürfte, so darf dieser Umstand doch nicht in irgend einer Weise als entscheidend in Bezug auf die Ausbeutungsfähigkeit dieses der Energie und dem Geschmacke österreichischer Fabrikanten, den Meistern und Jüngern österreichischer Kunst sich darbietenden Feldes angesehen werden.

Dasselbe ist ein grosses und täglich sich erweiterndes. Hiesige Geschäftshäuser, welche schon seit geraumer Zeit in engem und lebhaftem Verkehre mit Oesterreich-Ungarn stehen, theilen entschieden diese Ansicht. Ihnen haben sich neue Etablissements hinzugesellt. Die neuerdings durch eine hiesige Commissionshandlung hinausgesandten Aufträge übersteigen in einzelnen Artikeln, wie beispielsweise in Perlmutter-Knöpfen allein, die Summe des Ausstellungserlöses ganz bedeutend.

Die Verdienste der Wiener Bronzen, der österreichischen (Tiroler) Holz-Schnitzereien, der Möbeln des leichteren Genres, sowie der Kurz- und Galanterie-Waaren aller Art finden hier die gebührende Beachtung und einen vortheilhaften Markt. Die Meerschaum- und kleineren Lederarbeiten Wien's, die böhmischen Glaswaaren bedürfen nicht länger der Anpreisung, um die erworbene hervorragende Stellung zu behaupten. Handschuhe und eine Masse anderer nothwendiger oder Luxusartikel halten jeden Vergleich in Qualität und Preis mit den Fabrikaten anderer Länder aus.

Die in Oesterreich vergleichsweise junge Leinenindustrie hat ebenfalls den Beweis regen Fortschrittes geliefert, und auch ihr steht in den Vereinigten Staaten eine glänzende Zukunft bevor, vorausgesetzt, dass die betreffenden Fabrikanten ihr wahres Interesse im Auge behalten, durch reelle und prompte Bedienung und durch strenge Auffassung aller vom Zeitgeiste, den Launen des Geschmackes und der in Amerika so häufig wechselnden Mode gebotenen Veränderungen und Verbesserungen ihre Errungenschaften festzuhalten.

Im Schifffahrtsverkehr mit dem Auslande ergab sich für Philadelphia während des vorigen Jahres ein bedeutender Zuwachs. Es liefen nämlich 1457 Schiffe von 922.290 Tonnen von hier nach fremden Häfen aus, gegen 1134 Schiffe von 671.771 Tonnen in 1875, sonach um 323 Schiffe und 250.519 Tonnen mehr.

In Bezug auf die Betheiligung der verschiedenen Flaggen am überseeischen Handel ist zu bemerken, dass zunächst die amerikanische eine Verminderung aufweist; es fällt also das angegebene Mehr den europäischen Flaggen zu, unter welchen die österreichisch-ungarische und die italienische diesfalls am meisten hervortreten.

In 1875 liefen 49 italienische Schiffe von hier aus, in 1876 dagegen 179. Unter österreichisch-ungarischer Flagge besuchten voriges Jahr 73 Schiffe von zusammen 46.256 Register-Tonnen den hiesigen Hafen, gegen 14 von 9034 R.-T. in 1875. Von diesen 73 Schiffen kam 1 mit Stückgütern von Hamburg, 1 mit Stückgütern von Rotterdam, 1 mit Kohlen von Sunderland, 3 mit Salz von Liverpool. Der Rest (darunter 2 von Lussinpiccolo, 1 von Genua, 1 Cette, einige von Antwerpen und mehrere von Bordeaux) traf in Ballast ein, hauptsächlich von Häfen in Grossbritannien und Irland.

Es clarirten von hier in demselben Zeitraume nach fremden Häfen 72 österreichisch-ungarische Schiffe von 45.475 R. T. mit Ladung, nämlich: 3 mit Petroleum

nach Triest; 1 mit Petroleum nach Antwerpen; 1 mit Petroleum nach London; 1 mit Stückgütern nach Liverpool; 2 luden theilweise Getreide, theilweise Oelkuchen, und die übrigen führten sämmtlich volle Ladungen Weizen oder Mais nach Häfen in England, Schottland oder Irland. Am 1. Januar 1877 lag nur 1 österreichisch-ungarisches Schiff von 781 Tonnen im hiesigen Hafen.

Die Gesammtzahl der von hier im letztverflossenen Jahre nach dem Auslande abgegangenen Handelsfahrzeuge vertheilt sich wie folgt:

Flagge	Zahl der Schiffe	Register-Tonnen	Werth der Ladungen, Dollar
Amerikanische	495	260.918	16,055.230
Argentinische	1	453	.
Belgische	19	46.480	4,272.818
Britische	389	300.040	16,618.850
Dänische	12	4.373	125.220
Deutsche	81	52.801	2,582.151
Griechische	1	566	40.817
Holländische	4	1.117	58.685
Italienische	179	102.560	3.899.314
Oesterreichisch-ungarische	72	45.175	1,867.607
Portugiesische	10	4.639	293.139
Russische	26	16.925	752.552
Schwedisch norwegische	162	83.141	3,881.477
Spanische	6	2.802	101.440
Zusammen	1.457	922.290	50,552.300

Nachstehend folgt eine vergleichende Darstellung der Handelsthätigkeit Philadelphia's seit dem Jahre 1821, welche manches Interesse bieten dürfte:

Jahr	Ausfuhr Dollar	Einfuhr Dollar	Jahr	Ausfuhr Dollar	Einfuhr Dollar
1821	7,392.217	8,158.922	1844	3,535.256	2,217.267
1822	9,047.802	11,874.170	1845	3,574.363	8,159.227
1823	9.617.192	13,696.770	1846	4.751.005	7.989.396
1824	9,364.893	11,865.531	1847	8.544.391	9.587.516
1825	11,269.981	15,041.797	1848	5,732.333	11,147.584
1826	8,331.722	13,551.779	1849	5,343.421	10,645.500
1827	8,575.833	11,212.935	1850	4.501.606	12,066.154
1828	6,051.480	12,884.408	1851	5,356.036	14,168.761
1829	4.090.025	10,100.152	1852	5.828.571	14,785.917
1830	4,291.793	8,702.122	1853	6,527.996	18,834.410
1831	5,513.713	12,121.083	1854	10,104.116	21,359.306
1832	3,516.066	10,678.358	1855	6,274.338	15,309.935
1833	4,078.951	10,451.250	1856	7.144.488	16,585.685
1834	3,989.746	10,479.268	1857	7.135.156	17.850.630
1835	3,739.275	12,389.937	1858	5,987.251	12,890.369
1836	3,971.555	15,068.233	1859	5,298.095	15,603.769
1837	3,841.599	11,680.111	1860	7,839.286	14,531.352
1838	3,477.151	6,360.371	1861	10,277.938	8,094.161
1839	5.209.415	15,050.715	1862	11,518.970	8,327,976
1840	6,820.145	8,464.882	1863	10,628.968	6.269.530
1841	5,152.501	10,346.698	1864	13,664.862	9.135.685
1842	3,770 727	7,385 858	1865	12,582.152	5,645.755
1843	2,354,948	2,760.630	1866	17,867.716	7,331.261

Jahr	Ausfuhr Dollar	Einfuhr Dollar	Jahr	Ausfuhr Dollar	Einfuhr Dollar
1867 . . .	14,442.398	14,071.765	1872 . . .	20,484.803	26,824.333
1868 . . .	15,706.445	14,218.368	1873 . . .	29,633.186	29,186.925
1869 . . .	15,872.249	16,414.535	1874 . . .	29,878.911	25,004.784
1870 . . .	16,640.478	14,952.371	1875 . . .	31,935.707	23,457.334
1871 . . .	20,688.551	20,820.374	1876 . . .	50,552.300	20,298.763

Die Küstenschifffahrt, welche mit Inbegriff des Verkehrs zwischen den Häfen der Vereinigten Staaten im Atlantischen Meer und denen im Stillen Ocean ausschliesslich der amerikanischen Flagge vorbehalten ist, beschäftigte im vorigen Jahre 2818 Fahrzeuge von 1,276.727 Registertonnen; 1269 derselben von 528.412 Tonnen liefen hier ein, und 1549 von 748.315 Tonnen verliessen den Hafen.

Der Frachtenmarkt bot während des Jahres 1876 nicht viel Erfreuliches, auch sind die Constellationen am commerziellen Horizont nicht der Art, um zu sanguinischen Hoffnungen für die nächste Zukunft zu berechtigen.

Bei vorherrschender Flauheit notirte man im Januar für raffinirtes Petroleum 4 s. 6 d. pr. 40 Bruttogallonen mit 5 pCt. Primage nach directen Häfen im United Kingdom, oder auf dem Continent zwischen Havre und Hamburg; 5 s. 6 d. für kleine, ca. 5 s. für grössere Schiffe nach dem Mittelmeere, und 1 s. mehr für das Adriatische Meer, 28 Cents amerikanisches Gold pr. Kiste von 10 Gallonen Mittelmeer, 37½ Cents Levante, 5 s. 3 d. bis 5 s. 6 d. Ostsee; für Getreide (Weizen und Mais) ca. 6 s. 6 d. bis 7 s. 6 d., meistens 6 s. 9 d. pr. Quarter von 480 lbs. in full via Ordrehafen nach dem United Kingdom und 3 s. bis 3 s. 6 d. pr. Fass Mehl.

Der Februar blieb ebenfalls durchweg still, und der Markt zeigte eine weichende Tendenz, so dass 5 s. und 5 pCt. für raffinirtes Oel nach der Ostsee und 6 s. per Quarter in full für Getreide nach Pennarth Road für Ordre acceptirt wurde.

Der März verlief ähnlich. Es wurden Frachten abgeschlossen zu 4 s. bis 4 s. 3 d. Continent, 3 s. 9 d. bis 4 s. Bremen direct, 4 s. 4½ d. Ostsee für Oel, und 6 s. 4½ d. bis 6 s. 6 d. für Ordre nach dem United Kingdom für Getreide. Mitte März machte sich eine etwas günstigere Stimmung geltend, so dass für Oel um 3 bis 6 d. höhere Raten zu erzielen waren, und für Getreide 6 s. 6 d. nach der Ostküste Irlands direct und 6 s. 9 d. Cork für Ordre bedungen wurde. Zu Ende März zeigte sich gesteigertes Leben; es wurde 5 s. für Oel nach dem United Kingdom und in einem Falle 5 s. 6 d. nach dem Continent bezahlt.

Der Monat April brachte wieder niedrigere Frachten: für raffinirtes Petroleum 4 s. 6 d. bis 4 s. 9 d. Cork für Ordre, 3 s. 9 d. bis 3 s. 10½ d. Bremen direct, 4 s. 6 d. deutsche Ostsee, 4 s. 9 d. Schweden, 25 Cents für Kisten nach Genua; für Getreide 5 s. 9 d. bis 6 s. Cork für Ordre, später 5 s. 6 d. bis 5 s. 7½ d. Cork für Ordre, 5 s. 4½ d. Bristol Canal.

Die Offerten von den in Aussenhäfen frachtsuchend ankommenden Schiffen mehrten sich zusehends, und der Frachtenmarkt war dem entsprechend im Mai gedrückt, nämlich Petroleum 3 s. bis 3 s. 1½ d. Bremen, 3 s. bis 3 s. 3 d. Antwerpen, 4 s. 3 d. Ostsee, 4 s. 6 d. Triest; Getreide 5 s. 7½ d. bis 5 s. 10½ d. Cork für Ordre, und 5 s. 3 d. nach Belfast.

Gegen Ende dieses Monats nahmen die Frachten eine steigende Richtung an und schlossen für Oel etwa 3 d. und für Getreide 6 bis 9 d. höher, so dass man Anfangs Juni 6 s. 6 d. für Getreide nach Cork für Ordre und 6 s. 3 d. nach dem Continent direct zu bedingen im Stande war. Später zeigte sich auch gesteigerte Nachfrage für Oelschiffe zu 4 s. nach Bremen, 4 s. 6 d. nach andern Häfen auf dem Continent, 4 s. 6 d. nach der Ostsee, 4 s. 9 d. nach Livorno.

Der Juli brachte ein mässiges Geschäft in Oel zu 4 s. 9 d. bis 5 s. für den Continent, ohne Begehr für Getreideschiffe. Mitte Juli gab sich einige auf Witterung und

Ernteaussichten basirte Speculation zu erkennen, was mehr Verlangen nach Schiffsraum zur Folge hatte. Es wurde 6 s. 6 d. bis 6 s. 9 d. pr. Quarter Cork für Ordre bewilligt, und die Oelfrachten gingen auf 5 s. bis 5 s. 3 d. Continent, 6 s. 6 d. Triest und 30 Cents für Kisten nach Genua.

Die Speculation erfreute sich keiner langen Existenz, denn im August wurde das Geschäft wieder sehr still, so dass nicht über 4 s. 9 d. bis 5 s. Continent, 6 s. 3 d. bis 6 s. 6 d. Ostsee, 5 s. bis 5 s. 3 d. Mittelmeer für Oel und 5 s. 9 d. bis 6 s. Cork für Ordre für Getreide zu erlangen war. Frachtsuchende Schiffe fingen wohl an, selten zu werden, aber trotzdem erfuhren die Notirungen keine Besserung, sondern waren am Ende des Monats fast als nominell zu bezeichnen.

Auch im September war an Schiffen kein Ueberfluss, dagegen der Begehr für den Getreideexport recht befriedigend; indessen erlaubten die Preisverhältnisse den Verschiffern nicht, in die gesteigerten Forderungen der Capitäne zu willigen. 5 s. für raffinirtes Petroleum nach dem Continent und 6 s. 3 d. für Getreide Cork für Ordre waren die couranten Frachten, welche schliesslich wieder auf 4 s. 3 d. bis 4 s. 10½ d. für Oel zurückgingen.

Der October brachte keine wesentliche Aenderung in der Situation mit sich. Auch im November waren die Fluctuationen nur von höchst unbedeutender Natur. Jeder Versuch zur Hebung des Marktes erwies sich als fruchtlos oder war doch nur für kurze Dauer von Erfolg begleitet.

In der ersten Hälfte December standen die Frachten wie folgt: 4 s. 9 d. bis 5 s. Petroleum Continent, ca. 6 s. Getreide Cork für Ordre. Seitdem nahm die Ankunft disponibler Schiffe am Delaware Breakwater, wie überhaupt an der Küste, in ungewöhnlichem Masse zu, wogegen der Begehr fast ganz einschlief oder beim Einlaufen einer gelegentlichen Exportordre sich auf ladefertige Schiffe am Platze zu reducirten Raten beschränkte. Das Jahr schloss ungemein flau mit nominellen Notirungen.

Die Einwanderung, welche hier in früheren Jahren ziemlich bedeutungslos war, hat seit Eröffnung der directen Dampferlinien mit Liverpool und Antwerpen grössere Dimensionen angenommen. Im Jahre 1876 kamen 7202 Einwanderer, darunter 4230 männliche und 2972 weibliche Personen, hicher, welche sich bezüglich ihrer Herkunft folgendermassen vertheilen:

Herkunft	Männliche Einwanderer	Weibliche Einwanderer	Zusammen
Deutschland	887	554	1441
England	744	548	1292
Norwegen	621	460	1081
Irland	338	547	885
Russland	333	290	623
Frankreich	326	119	445
Italien	294	51	345
Schweiz	204	97	301
Schweden	151	123	274
Belgien	95	35	130
Oesterreich-Ungarn	69	44	113
Holland	52	30	82
Dänemark	36	32	68
Schottland	25	18	43
Polen	10	9	19
Türkei	11	3	14
Cuba	10	.	10
Spanien	7	1	8
Brasilien	6	1	7

Herkunft	Männliche Einwanderer	Weibliche Einwanderer	Zusammen
Britisch-Westindien	3	3	6
Griechenland	2	3	5
Canada etc.	3	1	4
Ostindien	1	3	4
Japan	1	.	1
Columbien	1	.	1
Im Ganzen	4230	2972	7202

Mit aufrichtiger Genugthuung wird das vom Congress ins Leben gerufene neue „Kabelgesetz“ begrüsst. Es ist dieses ein Werk, das die Kaufmannschaft von Baltimore angeregt und glücklich durchgeführt hat. Philadelphia wird der entsprechende Antheil an dem daraus entstehenden Nutzen nicht entgehen.

Diesem Gesetze zufolge ist es Jedermann gestattet, die Concession für die Construction eines submarinen Kabels zwischen den Vereinigten Staaten und Europa zu erwerben, wenn er im Stande ist, das dazu erforderliche Capital zu beschaffen, und innerhalb des Verlaufes von 3 Jahren vom Datum der Concession die Kabelverbindung dem Publikum zu eröffnen; wenn er ferner die Verpflichtung eingeht, keinen höheren Tarif als 1 Schilling Sterling oder 25 Cents per Wort zwischen Amerika und England zu berechnen. Hiemit wird dem Monopol, sowie ferneren Combinationen der bisher bestehenden Gesellschaften ein Ende gemacht.

Da hierlands nicht allein mehrere grosse Capitalisten, sondern auch einflussreiche und im europäischen Verkehr thätig engagirte Geschäftsleute diese Angelegenheit in die Hand genommen haben, so lassen sich segensreiche Folgen dieses Schrittes in der lange als nothwendig erkannten Richtung erwarten.

Die in Rede stehende Baltimore-Compagnie hat sich verpflichtet, die neue Linie im Jahre 1879 dem Verkehr zu eröffnen.

Seit Annahme des vorerwähnten Gesetzes hat die Anglo-Amerikanische Kabel-Gesellschaft ihren Tarif auf 1 s. per Wort reducirt.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Kaufmann W. F. Stoutz in Mobile zum unbesoldeten Consul dortselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 11. Januar 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Handelsmann Jean Hintze in Rangoon zum unbesoldeten Consul dortselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consular-Gebühren allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 2. Februar 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Handelsmann Gottfried Buchmeyer in Bassein zum unbesoldeten Consul dortselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 2. Februar 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. Honorarconsul Adolf Ritter v. Schaeck das Ritterkreuz des königl. schwedischen Wasa-Ordens annehmen und tragen dürfe.

— Der neuernannte k. und k. Consul Gustav Marstaller in Bari hat die Leitung der Amtsgeschäfte übernommen.

— Herr Rudolf Schnell wurde mit der interimistischen Leitung des k. und k. Consulates in Widdin betraut.

— Der Amtsbezirk der k. und k. Consularagentie in Kings-Lynn wurde auf die benachbarten Häfen von Wisbeach und Sutton-Bridge ausgedehnt.

— Der k. und k. Generalconsul Georg v. Martyrt in Syra hat sich auf Urlaub begeben und den k. und k. Viceconsul Peter Jurza mit der zeitweiligen Leitung der Amtsgeschäfte betraut.

— Der k. und k. Consul William Gilmour Hall in Bombay hat nach der Rückkehr von seinem Urlaube die Führung der Consulatsgeschäfte wieder übernommen.

— Infolge Erkrankung des k. und k. Consuls Fortunat Ivich in Piräus hat Herr Ludwig Ivich die einstweilige Leitung des dortigen k. und k. Viceconsulats übernommen.

— Der absolvirte Stiftling der k. und k. orientalischen Akademie Emerich v. Ráth wurde zum Consulareleven ernannt.

Verkehr österreichisch-ungarischer Handelsfahrzeuge in den Häfen Grossbritanniens während des Jahres 1877.

London. In sämmtlichen Häfen des Vereinigten Königreichs hat während des Jahres 1877 der nachstehend dargestellte, mit den entsprechenden Ergebnissen des Vorjahrs in Vergleich gezogene Verkehr von österreichisch-ungarischen Handelsfahrzeugen stattgefunden:

	1877			1876		
	Handelsthätig beladene Fahrzeuge			Handelsthätig beladene Fahrzeuge		
Ankünfte in:	Zahl	Tonnen	Ladungswerth fl.	Zahl	Tonnen	Ladungswerth fl.
England	245	125.635	12,975.375	268	137.618	12,804.453
Irland	75	42.358	4,939.780	126	75.461	5,502.728
Schottland . . .	32	15.845	1,528.100	51	28.239	3,278.580
Zusammen . .	352	183.838	19,443.255	445	241.318	21,585.761
Handelsthätige Schiffe in Ballast	208	98.794	.	230	99.242	.
Handelsunthätige Schiffe . . .	292	150.036	.	309	150.242	.
Gesammtverkehr .	852	432.668	19,443.255	984	490.802	21,585.761
Abnahme . .	132	58.134	2,142.506	.	.	.
Abfahrten von:						
England	288	132.658	1,484.437	327	130.705	5,498.570
Schottland . . .	31	14.661	109.020	45	19.674	162.040
Zusammen .	319	147.319	1,593.457	372	150.379	5,660.610
Handelsthätige Schiffe in Ballast	243	135.443	.	310	181.420	.
Handelsunthätige Schiffe	276	139.981	.	311	150.233	.
Gesammtverkehr .	838	422.743	1.593.457	993	482.032	5,660.610
Abnahme .	155	59.289	4,067.153	.	.	.

Von jenen Schiffen, welche im Jahre 1877 handelsthätig beladen verkehrten, sind bei der Ankunft hervorzuheben: 73 aus New-York (gegen 104 im Vorjahre); 44 (gegen 50) aus Bordeaux; 44 (gegen 37) aus Alexandrien; 30 (gegen 38) aus Baltimore; 24 (gegen 34) aus Philadelphia; 15 (gegen 36) aus Odessa; 8 (gegen 14) aus New-Orleans; 7 (gegen 2) aus Triest. Dagegen bei der Abfahrt: 67 (gegen 87) nach Triest; 37 (gegen 34) nach Alexandrien; 25 (gegen 21) nach Venedig; 19 (gegen 7) nach Cette; 19 (gegen 3) nach St. Vincent; 13 (gegen 10) nach New-York;

10 (gegen 7) nach Guadeloupe; 9 (gegen 35) nach Constantinopel; 7 (gegen 8) nach Fiume; 7 nach Ragusa.

Wirthschaftliche Verhältnisse des westlichen Bosnien.

Livno. Der westliche Theil von Bosnien hat im Norden den merkwürdigen Gebirgsgürtel der Radovan-Radusa-Gebirgskette, welche den Lauf der Flüsse einerseits gegen Norden und anderseits gegen Süden drängt, im Süden die langgestreckte Berggruppe, die ihn von den dalmatinischen Bezirken von Imoschi, Sign, Kuin und dem Liccaner Regimente trennt, zur Grenze, umfasst somit als Inbegriff des Sandschaks von Travnik einen Theil des unter dem Namen Türkisch-Croatien bekannten, durch Verbas begrenzten und bis Livno ausgedehnten Landstrichs.

Die Bewohner von Westbosnien sind mit Ausnahme der militärischen Besatzung und der Regierungsbeamten Bosniaken. Ihre Gesammtzahl wird auf ca. 200.000 geschätzt, wovon die Hälfte Mahomedaner und die andere Hälfte Christen sind.

Infolge der geringen geistigen Entwicklung bildet für die Bevölkerung Bosniens nicht die Stammverwandtschaft, sondern die Religion das Bindemittel. Dieselbe gruppirt sich daher nach Glaubensbekenntnissen und scheidet sich, so zu sagen, in drei verschiedene Nationen.

Die christlichen Stammbewohner sind ein arbeitsamer und nüchterner Volksschlag. Sie leben als Grundpächter in den Dörfern, und treiben Handel und Gewerbe in den Städten. Die herrschende Classe sind die Mahomedaner, welche allen Grund und Boden besitzen und doch selbst fast nichts produciren.

Dieser Landstrich zerfällt in das nördliche culturfähige Gebirgs- und Hochland von Skoplje, Kupres, Rama, Jezero und Jajce, und das südwestlich gelegene sterile Felsgebiet mit den Hochebenen von Livno, Grahovo, Glamoes und Duvno. Der nördliche Theil ist in seinem Umfange fruchtbar und culturfähig, hat Holz und Wasser, die beiden Bedingungen zum Gedeihen aller Colonisation, im Ueberflusse.

Schon von Kupres an senkt sich allmälig das waldreiche Hochland in die fruchtbare Verbas-Ebene des Gebietes von Skoplje und erhebt sich dann wieder in fruchtbaren Flächen und Gebirgsabhängen einestheils gegen Jajce und anderntheils gegen Rama, während der südwestliche Theil von der Hochebene Kupres an gegen die Hoch-Ebenen von Livno, Duvno und Glamoes steil und schroff abfällt, wodurch zum Theil der auffallende klimatische Unterschied bedingt wird, der zwischen dem normalen nördlichen und dem von Nordwinden und Frösten heimgesuchten Winter des südwestlichen Gebietes stattfindet.

Der nördliche Theil ist im Verhältnisse zu seiner Bevölkerungszahl nicht schlecht bebaut, besonders in dem gut bewässerten und eine üppige Vegetation besitzenden Verbasthale. Der Boden lohnt vielfältig jede darauf verwendete Mühe, und ist so kräftig, dass er in den meisten Gegenden keines künstlichen Düngers bedarf. Der Landmann ackert ohne Mühe den Boden um, er säet aus und eggt die Aussaat zur Noth mit Dornengeflechten ein, dann wächst die Frucht in freier Naturkraft empor; an ein Ausjäten des Unkrauts wird nicht gedacht, auch wären dazu nicht genug Hände vorhanden, und trotz dieser geringen Arbeit beim Feldbau erntet der Landmann im Durchschnitte das 10- bis 20fache Korn.

Die Landwirthschaft hat aber kaum begonnen, die Hilfsquellen des Bodens auszubeuten. Bei einem verständigen und mit Fleiss durchgeführten Cultursystem würde das nördliche Gebiet leicht die doppelte Bevölkerung ernähren können.

Der südwestlich gelegene Theil mit seinen Niederungen und Hochebenen unterscheidet sich vom nördlichen durch einen steinigen Boden und Wassermangel. Die Hochebene von Livno und Grahovo erstreckt sich 14 Stunden lang und 3 Stunden breit, die von Duvno 4 Stunden lang und 2 breit, jene von Glamoes 6 Stunden lang und 2 breit.

Da aber viele Parcellen Landes unbebaut bleiben und ausserdem durch die in den Hochebenen von Livno und Kupres im Frühjahre anwachsenden und im Sommer nicht immer in die Schlünde sich ergiessenden Gewässer viele Gründe der Cultur entzogen werden, so kann die Ernte dieses Gebietes in mittleren Jahren kaum den Bedarf der Bevölkerung decken.

Auch wird viel Boden zu Viehweiden benützt und bei dem Ueberflusse an Weide-Plätzen ist an einen Futterbau und an ein besseres System der Landwirthschaft noch lange nicht zu denken.

Aller Grund und Boden nebst den Wirthschaftsgebäuden gehört dem mahomedanischen Grundadel, den Begs und Agas, und da der Bauer keinen Beruf findet, seinen Fleiss dem Boden zuzuwenden, so bestellt er den Acker mit jener Frucht-Gattung, die ihm die passendste scheint. Der eine baut Weizen, der zweite dicht daneben Gerste, der dritte Mais. Er besorgt mit den primitivsten Ackergeräthen die Aussaat je nach der Ortshöhe von Mitte März bis Ende April, die Ernte von Ende Juni bis Ende September.

Nach dem im Jahre 1850 geregelten Colonenverhältnisse hat der Bauer in diesem Landstriche von allen Bodenproducten ein Dritttheil, in Kupres ein Fünftheil, und vom Heu die Hälfte dem Grundherrn abzuliefern, sonst aber keine weiteren Contributionen zu leisten. Gleichwohl sieht er sich bemüssigt, jährlich einige Fuhren Holz, sowie Schafe, Schmalz, Käse etc. seinem Grundherrn zu liefern, ihm Robot zu leisten und ihn beim Erscheinen im Dorfe zu beköstigen. Ferner muss er je einen von Seite der Regierung und des Grundherrn bestellten Aufseher des Zehents unterhalten, ohne dafür Vergütung zu bekommen. Der Colone arbeitet somit nur so viel, als gerade nöthig ist, um das Leben zu erhalten.

Die Production im nördlichen und südwestlichen Theile dieses Landstrichs kann den Consum der Bevölkerung decken, und weil daselbst die Landleute viel Obst und Hülsenfrüchte verzehren, so erübrigt ein Theil der jedesmaligen Getreideernte für die Ausfuhr.

Die Production dieser beiden Gebietstheile kann im Ganzen auf ca. 600.000 Pferdelasten (eine Pferdelast gleich 100 Oka oder 100 Kilo) veranschlagt werden. Im westlichen Bosnien wird zumeist Gerste, Roggen und Mais, dagegen in den Thalgründen und Abhängen der Berge, und zwar namentlich in Skoplje, Kupres, Jajce, Jezero und Rama Gerste, Weizen, Buchweizen, Hirse, Mais, Roggen, Hafer, Sommerkorn, Erdmandeln und Spelt gebaut. Das diesfällige Erträgniss beträgt in mittleren Jahren 400.000 Pferdelasten, wovon ca. 60.000 Pferdelasten zur Ausfuhr gelangen.

Die Bezirke von Livno und Grahovo liefern Gerste, Weizen, Buchweizen, Hirse, Mais, Roggen, Halbfrucht, Hafer, Spelt, Erdmandeln und Sommerkorn, in mittleren Jahren zusammen ungefähr 100.000 Pferdelasten, wovon 10.000 Pferdelasten ausser Landes gehen.

Der Bezirk von Duvno, und zwar zunächst der südlich gelegene Theil von Buskoblato und Seonica producirt Mais, Hirse, Gerste, Weizen, Roggen, Halbfrucht und Sommerkorn; dagegen der östliche Theil Gerste und Sommerkorn. Die jährliche Ernte beläuft sich im Durchschnitt auf 40.000 Pferdelasten, wovon 4000 Pferdelasten ausgeführt werden.

Glamoes baut Gerste und Sommerkorn; Unaz Mais, Hirse, Gerste, Weizen, Buchweizen, Roggen, Halbfrucht, Hafer, Spelt, Erdmandeln und Sommerkorn. Von

dem diesfälligen Erträgniss pr. 60.000 Pferdelasten werden 6000 Pferdelasten für den Export erührigt.

Die Gesammtproduction aller Bezirke erreicht in mittleren Jahren 600.000 Pferdelasten; davon entfallen auf: Gerste 200.000 Pferdelasten; Weizen 80.000 Pferdelasten; Buchweizen 10.000 Pferdelasten; Hirse 30.000 Pferdelasten; Mais 150.000 Pferdelasten; Roggen und Halbfrucht 60.000 Pferdelasten; Hafer 40.000 Pferdelasten; Sommerkorn 10.000 Pferdelasten; Erdmandeln 10.000 Pferdelasten; Spelt 10.000 Pferdelasten.

Die Eigner finden an den Handelsstellen von Skoplje, Livno, Duvno, Glamoes stets einen sicheren Markt zur Verwerthung ihres Getreides. Die Märkte von Skoplje und Bugojno liefern den Bedarf an Kornfrüchten für Livno und Duvno. An dem Markt-Verkehr von Livno betheiligen sich die Grenzbewohner Dalmatiens, der Kreise Spalato und Sign; an jenem von Duvno die von Imoschi und Arzano; endlich an dem von Glamoes jene von Sebenico, Knin, Verlicca und Scardona.

An Heu produciren die Bezirke von Livno, Grahovo und Duvno jährlich circa 500.000 Pferdelasten, Glamoes 30.000, Skoplje und Kupres 10.000, Rama 8000, Jajce und Jozero 30.000, zusammen 578.000 Pferdelasten.

Das Interesse, das den Landmann an die Erzeugung der gangbarsten Korn-Früchte fesselt, gewährt ihm wenig Zeit zur Pflege der Culturpflanzen. Der Weinbau gedeiht nur in der Gegend von Rama, gegen das Narentathal zu.

Von Gartenpflanzen werden nur ganz gewöhnliche Gattungen gezogen, worunter je nach dem Geschmacke der Bevölkerung Kohl, Zwiebel, Mangold, Gurken, Melonen die Hauptrolle spielen.

In der Gegend von Skoplje und Rama hat die Gartencultur einige Fortschritte gemacht. Man pflanzt dort Blumenkohl, Rettige, Sellerie, rothe und gelbe Rüben, auch einige Hülsenfrüchte. Kartoffeln, die sehr gut gedeihen, werden überall gepflanzt.

Obstgattungen sind: Zwetschken, Pfirsiche, Aepfeln, Birnen etc. Bei Rama producirt man viele Nüsse und Kastanien. Zwetschken, welche die Umgegend von Skoplje liefert, bilden in frischem Zustande einen Bestandtheil der Nahrung für die Bevölkerung; ausserdem werden sie zur Spiritusfabrikation verwendet, und gelangt davon auch ein grosser Theil in gedörrtem Zustande zur Ausfuhr. Im Jahre 1876, wo die Ernte schlecht ausfiel, wurden blos 5000 – 6000 Centner oder 250.000—300.000 Kilo nach Triest exportirt.

Hanf und Flachs wird überall in den Dörfern für die Hausspinnerei gebaut und deckt nur den eigenen Bedarf.

Die wahre Waldvegetation beginnt erst in den Bezirken von Grahovo, Glamoes, Skoplje, Kupres und Rama, wo Eichen, Kiefern, Fichten und Tannen vorherrschen, während der Bezirk von Livno mit niedrigem Gestrüpp bewachsen ist, und in den Prologer Gebirgen Eichen und Rüstern vorkommen.

Die Ausbeutung dieser Wälder geschieht durch Einheimische, welche Brenn- und Bauholz theils zum eigenen Bedarf und theils zum Verkaufe fällen, und welche bei mangelhafter Controle die Wälder verwüsten, indem sie mehr Holz schlagen, als sie benöthigen und mit ihren Saumpferden heimzubringen vermögen. Zudem wird der Nachwuchs der Wurzeltriebe der Baumstöcke von den weidenden Ziegen und Schafen verhindert.

Die Ausbeutung der Prologer Wälder geschieht durch die dalmatinischen Grenz-Bewohner, zumeist für den Hausbedarf.

Eine eigentliche Holzausfuhr nach Dalmatien findet nicht statt. Schon die unpraktikablen Wege und der schlechte Zustand der Prologer Strasse würden für die Ausfuhr ein Hinderniss sein, ausserdem aber stellt sich dem Export auch das türkische Prohibitivgesetz entgegen. Trotzdem führen die Einheimischen im Schleichhandel Holz-Waare nach Dalmatien aus.

Die in den Wäldern gewonnenen Producte werden entweder durch Lastpferde oder auf rohgezimmerten Karren weiter befördert, und die Preise für das Fällen, Verarbeiten und Verführen des Holzes unter Einem mit dem Waarenwerthe berechnet.

Bei dem Reichthum an guten Wasserkräften befinden sich in Suica, Prosicenica bei Bugojno und in Skoplje Sägemühlen, welche aber mit Rücksicht auf die bestehenden Transportschwierigkeiten nur Bretter von $1\frac{1}{2}$ Klafter oder $2\frac{3}{4}$ Meter Länge und 10—12 Zoll oder 260—316 Millimeter Breite erzeugen. Die Dicke derselben beträgt in der Regel 1 Zoll oder 26 Millimeter. Der Marktpreis berechnet sich pr. Stück mit 3 Piaster oder 30 Kreuzer österr. Währung.

In den Wäldern wird ferner Pech, Harz und Kienholz gewonnen. Auch Farbholz findet sich vor, welches im Lande zum Wollfärben verwendet wird. Der Export nach Dalmatien stellte sich in den Jahren 1875 und 1876 folgendermassen:

	1875	1876
Fassdauben	10.000 Lasten	1000 Lasten
Pech	5.000 „	100 „
Kienholz	2.000 „	300 „

Bei den vortrefflichen Weiden, die in Westbosnien überall in Fülle vorhanden sind, kann der Stand der Viehzucht eben nicht als genügend bezeichnet werden. Die Herden sind schlecht gehütet, das Vieh leidet viel, da es im Winter keinen Schutz gegen die Kälte und im Sommer keinen Unterstand gegen die Hitze hat, ausserdem ist es auch klein und schwach.

Die Milch, welche eine Hauptnahrung der Bevölkerung bildet, deckt lediglich den eigenen Hausbedarf; von Käse und Butter kommt nur wenig im Handel vor.

Die Pferde sind im Allgemeinen von kleinem Schlag, bilden das vorherrschende Transportmittel für Handel und Verkehr, und weil sie kräftig und ausdauernd sind, so ertragen sie auf den kläglichen Wegen und Saumpfaden die grössten Strapazen. Ihrer Pflege wird, mit Ausnahme von Reitpferden, keine Aufmerksamkeit geschenkt. Maulthiere und Esel sind selten.

Schafe und Ziegen erfreuen sich einer besseren Pflege, die Wolle derselben ist aber von geringer Qualität. Dieser Landstrich besitzt ungefähr $\frac{1}{2}$ Million Schafe und Ziegen; letztere liefern gegen 100.000 Oka Talg, wovon 40.000 Oka zur Kerzen-Fabrikation verwendet und gegen 60.000 Oka ausgeführt werden.

Von Wolle werden jährlich bei 2000 Ballen gewaschen und nach Oesterreich ausgeführt. Rindshäute, Ziegen-, Schaf- und Lammfelle, dann Schafdärme gelangen ebenfalls zur Ausfuhr.

Da keine Kälber zum Genusse geschlachtet werden, so ist der Landmann in der Lage, jährlich einige Stück aufziehen zu können. Die Schweinzucht hat in Skoplje, Duvno und Jajce ebenfalls gute Erfolge, weil sich das Vieh bei genügendem Futter in den Eichen- und Buchenwäldern ohne vieles Zuthun der menschlichen Hand mästen kann.

Die westbosnischen Wälder sind reich an Hoch-, Roth- und Schwarzwild, als: Bären, Rehe, Wildschweine, Wölfe, Füchse, Marder, wilde Katzen und Hasen. In einem Lande aber, wo zumeist nur die Mahomedaner Gewehre und Schiesspulver besitzen und die Jagd zur Unterhaltung dient, kann auch das Erträgniss der Jagd nicht von Belang sein.

Im Winter fangen die Bauern das Wild in Schlingen und Fallen. Die ausgeweideten Felle werden roh und zu mässigen Preisen verkauft. Auf diese Weise gelangen jährlich ca. 10.000 Hasenbälge in den Handel.

Die gewonnenen Bären-, Fuchs- und Wolfshäute, dann die Felle von Mardern und wilden Katzen werden nach Triest und Constantinopel versendet. Die Wolfs- und Fuchsbälge kosten 2—3 fl., Hasenbälge 20—30 Kreuzer pr. Stück.

Dieser Landstrich besitzt ausser dem Flusse Verbas nur kleine Teiche und Gewässer, und die Fischerei bietet keinen erheblichen Erwerbszweig der Volks-Industrie. In dem genannten Flusse werden gemeine Forellen, Hechte und Weissfische, mitunter auch Lachsforellen gefangen, dann gesalzen und getrocknet. In den übrigen Gewässern kommen gemeine Weissfische vor. Der ganze Fischfang deckt aber nur den Bedarf der Bevölkerung und liefert nichts zur Ausfuhr.

Die Bienenzucht wurde früher ziemlich stark betrieben, so dass Honig und Wachs einen nicht unbedeutenden Industrieartikel bildeten. Jetzt ist deren Ausbeute weniger ergiebig, und während Honig zumeist im Lande selbst verbraucht wird, bildet Wachs einen guten Exportartikel. Da in diesem Gebiete selten Maulbeerbäume gepflanzt werden, so wird auch nicht an die Seidencultur gedacht.

In den Morästen finden sich Blutegel in Menge vor, welche in früheren Zeiten gefangen und nach Dalmatien ausgeführt wurden; gegenwärtig ist aber der Blutegel-Fang ganz vernachlässigt, obwohl derselbe ebenso wie die Fischerei von der Regierung nicht verpachtet wird und eine freie Beschäftigung der Bewohner bildet.

Eine montanistische Untersuchung der Gebirge dieses Gebietes fand bisher nicht statt; es könnte daher nicht mit Bestimmtheit angegeben werden, ob das Erdreich andere Metalle oder Mineralien als die Braunkohle (Lignit) in der Ebene von Livno, dann in den Orten von Mračaj, Tiskovaz, Štoriště bei Grahovo enthalte.

Man vermuthet, dass der Boden von Duhočiza bei Livno Blei enthalte. An Bergbau wird aber nicht gedacht und auch von diesen zwei Mineralsorten wurde bis jetzt kein Gebrauch gemacht.

Die westbosnische Industrie beschränkt sich auf Resultate der landwirthschaftlichen Arbeit, auf Anfertigung einiger Halbfabrikate und auf eine primitive, für den Landbedarf berechnete Gewerbsthätigkeit. Eine technische Industrie, wozu eine gehörige Vorbildung, Gewerbe und Betriebscapitalien erforderlich sind, kann bei den gegenwärtigen wirthschaftlichen Zuständen nicht aufkommen.

Von landwirthschaftlichen und Halbfabrikaten sind zu erwähnen: Bauernwägen und hölzerne Geräthschaften; ferner die Erzeugnisse der Gerberei, der Spinnerei und Weberei, endlich Wirken und Färben. Die gewerbliche Industrie der Städte ist ebenfalls unentwickelt geblieben.

Die Handwerke der Müller, Hufschmiede, Maurer, Schlosser, Schneider, Schuhmacher, Zimmerleute, dann die Handelsgewerbe der Gold- und Silberarbeiter, Eisen- und Kupferschmiede, Spengler, Weber, Seiler, Kürschner, Riemer, Sattler, Färber sind stationär und auf derselben Stufe wie vor Jahrhunderten geblieben.

Die Spinnerei wird von den Landleuten und der ärmeren städtischen Bevölkerung betrieben. Die Handweberei liefert die mittleren und gröberen Sorten für den Hausbedarf und den Kleinhandel. Mit der Erzeugung des unverwüstlichen groben Tuches Abba beschäftigen sich an mehreren Orten die Bauern, welche ihr Fabrikat in Walkmühlen walken lassen, um daraus Winter- und Sommerkleider zu verfertigen.

Die Gerbereien besorgen die Zurichtung von Rindshäuten, Schaf- und Ziegen-Fellen. Decken, Kotzen und Teppiche kommen aus Prozor bei Rama, aus Skoplje und Glamoc. Ziegenhaardecken für Pferde werden in den Städten verfertigt, wo auch das Färben des groben Tuches, der Wolle und anderer Gespinnste geschieht.

Die Kleidermacher verfertigen Kleidungsstücke nach landesüblichem Schnitte. Die Riemer und Sattler verfertigen die gewöhnlichen bosnischen Lederwaaren und Sattelzeug.

Der Einfuhrhandel aus Oesterreich-Ungarn nach diesem Landstriche wird theils zur See von Triest aus mittels der Lloyddampfer, theils zu Lande durch Dalmatien über Spalato, Sign und Macarsca bewerkstelligt. Aus Triest werden auf dem Seewege über Spalato die meisten österreichisch-ungarischen Fabrikate eingeführt.

Die Handelsleute, welche ihre Einkäufe hauptsächlich in Triest und Wien realisiren, befinden sich in Livno, Skoplje, Duvno, Glamoes, Jajze und Travnik. Die Waaren, welche sie beziehen, sind: Colonialien, Seifen, Stearin- und Wachskerzen, Mehl, Seiden-, Posamentier- und Metallwaaren, rothe türkische Kappen (Fesse), Zündhölzchen und andere Artikel der österreichisch-ungarischen Industrie.

Zucker ist überwiegend Wiener Erzeugniss; von Reis wird italienische und englische Waare aus Triest bezogen. In Cotonerien, als: Baumwollgarn und derlei Leinwand, hat sich englisches und italienisches Fabrikat hier Eingang verschafft und wird aus Triest importirt. Die übrigen Kattune und damascirte Baumwollstoffe sind dagegen Schweizer und österreichische Waare und kommen aus Wien und Triest hieher.

Das eingeführte Tuch ist zumeist Wiener, dann auch französisches und italienisches Fabrikat. Die rothen Kappen (Fesse) sind österreichisches Erzeugniss. Die vorherrschenden Tuchgattungen sind die mittelfeinen und ordinären.

In österreichischen, venetianischen und Mailänder Seidenstoffen sind ebenfalls nur mittelfeine und ordinäre Gattungen gangbar. Die hierlands bevorzugten Farben für Tuch und Seidenstoffe sind: roth, grün, schwarz- und dunkelbraun.

Von Posamentierartikeln in Gold und Silber, Borten und Schnüren, welche österreichisches Fabrikat sind, werden solche verlangt, welche weniger Metall an sich haben und billiger zu stehen kommen. In Gold- und Silberwaaren, dann in Juwelen ist die Einfuhr unbedeutend.

Im Jahre 1876 hat aus Wien und Triest folgende Einfuhr stattgefunden:

Waarengattung	Menge		Werth	
Zucker und Kaffee	10.000	Kilogr.	8.000	fl.
Reis	75.000	„	12.000	„
Oel (aus Dalmatien)	700	„	?	
Spiritus	600	Eimer	7.000	„
Seife	5.000	Kilogr.	1.000	„
Fesse		.	600	„
Zündhölzchen		.	500	„
Manufacturwaaren	100	Colli	10.000	„
Strohsackleinwand		.	200	„
Schreib- und Löschpapier	50	„	?	
Eisen und Stahl	2.500	Kilogr.	?	
Träberbranntwein	7.000	„	?	
Wein	7.000	„	?	

Ausserdem kamen in nicht näher zu bezeichnender Menge: Mehl, Essig, Rum, Wachskerzen, Metallarbeiten, Seiden- und Posamentierwaaren, endlich allerlei Bedarfs-Gegenstände für den Haus- und Wirthschaftsgebrauch.

Gewerbserzeugnisse, als: ordinäre Stühle, Tische, Holztruhen, hölzerne Flaschen, kurze Tabakrohre, kommen in kleinen Partien vor. Sellerarbeiten aller Art, als: Spagat, Pferdehalfter und Stricke, werden aus Istrien und Triest, jedoch nur in geringen Mengen eingeführt.

Livno, Travnik, Skoplje, Glamoes, Duvno und Jajze sind die Märkte, auf welchen die österreichisch-ungarische Papierindustrie vorherrscht. Die Einfuhr von Quincaillerien, Glas, Steingut und Holzwaaren steht im Verhältniss zum Bedarfe der hiesigen Bevölkerung. Arzneien werden aus Spaloto bezogen.

Wien und Triest sind zwar die Hauptbezugsquellen für diese Gegenden, es bestehen aber auch Relationen mit Venedig, von wo beträchtliche Partien grobe Tuch-Waaren, rothfärbiger Shawls für Bauern, dann Schafwollstoffe eingeführt werden.

Türkische Erzeugnisse, die aus Constantinopel, Serajevo, Albanien und Rumelien kommen, sind: Schafwollwaaren, Seidenstoffe, Schuhwaaren, Riemen und Sattelzeug.

Tabak kommt in einer Menge von ca. 500 Pferdelasten zumeist in Blättern aus der Herzegowina. Die Landleute bauen für ihren eigenen Bedarf Tabak, die hierlands gedeihende Pflanze ist jedoch von ganz ordinärer Qualität und kommt im Handel nicht vor.

Der Verkehr in fremden Manufacturwaaren und Fabrikaten findet zumeist auf den Wochenmärkten von Livno, Skoplje, Glamoes, Duvno und Travnik statt. Die bedeutendste Messe dieses Gebietes wird in Livno, und zwar vom St. Peterstage (29. Juni) an durch 8 Tage abgehalten, und versammelt hierorts Handelsleute aus allen Theilen Bosniens, sowie aus dem angrenzenden Dalmatien.

Auch Glamoes hat am 20. September eine Jahresmesse, Duvno am 11. Juli und 27. August, Bugojno bei Skoplje am 11. September, Travnik am 5. Mai, Jajze am 20. November, Grabovo am 13. August. Diese Messen sind gewöhnlich zahlreich besucht.

Livno dient als Durchfuhrplatz für Travnik und Serajevo, und als Depot, von wo die nach Travnik, Glamocs, Skoplje, Duvno, Rama, Ljubuški, Petrovaz, Kljues und andern Orten bestimmten Waaren versendet werden.

Das Salz als Monopolsartikel wird aus den dalmatinischen Echellen Macascar, Spalato und Scardona eingeführt. Der Preis desselben ist 5 fl. 50 kr. pr. Pferdelast von 100 Kilo. Jedermann darf gegen Entrichtung der 20percentigen Monopolstaxe Salz einführen und verschleissen.

Die wichtigsten Erzeugnisse Westbosniens sind Rohproducte des Feldbaues und der Viehzucht. Von Gerste, Weizen, Buchweizen, Hirse, Mais, Roggen, Hafer, Sommerkorn, Erdmaudeln und Spelt worden in gewöhnlichen Jahren ca. 80.000 Pferdelasten ausgeführt. Der Viehexport im Jahre 1876 umfasste ca. 1000 Stück Ochsen à 25 bis 100 fl.; 500 Kühe à 20—40 fl.; 20.000 Schafe und Ziegen à 4—8 fl.; 1000 Pferde à 30—120 fl.; 500 Maulthiere à 30—100 fl.

In Spalato befinden sich Unternehmer, welche Schaf- und Ochsenfleisch für die Verproviantirung der Handelsmarine einpökeln und davon nach Venedig und Alexandrien versenden.

Borstenvieh kommt, ausser von den Bezirken Skoplje, Duvno und Jajze, auch aus Banjaluka und Tuzla und werden davon gegen 1000 Stück nach Dalmatien ausgeführt.

Rohe Rindshäute, Schaf- und Ziegenfelle und Wolle stammen zumeist aus Livno, Glamocs und Skoplje. Im Jahre 1876 wurden 1000 Stück Rindshäute à 8 fl., 10.000 Stück Schaf- und Ziegenfelle à 80 kr., 2000 Ballen gewaschene Wolle à 50 fl., 2500 Kilo Wachs à 1 fl. 80 kr. über Spalato nach Triest ausgeführt.

Roheisen wird aus Fojniza, Vareš, Majdan bei Varzar, Kreševo und Suttiska in Bosnien bezogen. In denselben Orten bestehen Schmiedewerkstätten zur Herstellung von Ackergeräthen, Messern, Hämmern, Aexten, Sensen u. dgl.; alle derlei Artikel finden aber blos im eigenen Lande Verwendung oder werden von den dalmatinischen Grenzbewohnern zum Hausgebrauche gekauft.

Das Beförderungsmittel für den Verkehr ist das Tragpferd. Eine Pferdelast oder Tovar ist gleich 100 Kilo. Die Transportspesen von Livno bis Bilibrig an der österreichischen Grenze sind pr. Oka oder Kilo 5—6 Para, bis Spalato 8—10 Para. Für die Miethe eines Pferdes nach Sign und zurück werden 30 Piaster, nach Spalato und zurück 50—60 Piaster entrichtet. Grössere Kisten oder Fässer, welche mit Waaren aus Triest kommen, müssen in Spalato in kleinere, für den Transport mittels Pferd passende Colli umgepackt werden, wodurch sich die Frachtspesen zwischen Spalato und Serajevo um 2—3 fl. verthenern.

Die Course der hier gangbaren Münzen sind die gesetzlich normirten: Souverain d'or 150 Piaster; Randducaten $50\frac{1}{2}$ Pstr.; Zwanziger $3\frac{23}{40}$ Pstr.; Silber-

Zehner $^{32}/_{40}$ Pstr.; Zwanzigfrankenstück 86½ Pstr.; Goldmedschidie 100 Pstr.; Silber-Medschidie 20 Pstr.; Rubel 14—17 Piaster.

Dagegen sind die Platzcourse folgende: Souveraind'or 190 Pstr.; Randducaten 65 Pstr.; Zwanziger 4 Pstr. 10 Para; gelöcherter Zwanziger 4 Pstr.; Zwanzigfrankenstück 109 Pstr.; Pfund Sterling 130 Pstr.; Goldmedschidie 125 Pstr.; Silber-Medschidie 24 Pstr.; Rubel 18 Pstr.; Neukreuzer 4 Para; alter Kreuzer 2 Para.

Ausser diesen Münzen befinden sich noch die ottomanischen Banknoten (Kaimé) von 5, 10, 20, 50 und 100 Pstr. hier in Umlauf.

Die Steuern und Abgaben sind folgende:

1. Die Grundsteuer, welche 4 vom Tausend des Grundwerthes beträgt. Ausgenommen ist ein Joch des Hausumfanges.
2. Der Zehent von allen Bodenproducten.
3. Ein Drittel von den Producten und die Hälfte vom Heu, welche der Pächter dem Grundherrn zu entrichten hat.
4. Die Industriesteuer, welche nach dem muthmasslichen Erwerbe von 50 bis 500 Pstr. entfällt.
5. Die Militärbefreiungssteuer pr. 28 Pstr. von jedem Rujah ohne Unterschied des Alters.
6. Die Wollviehsteuer mit 2 Pstr., die Borstenviehsteuer mit 4 Pstr. pr. Kopf.
7. Beim Verkaufe des Viehes 2½ pCt. vom Verkaufspreise.
8. Vom geschlachteten Kleinvieh 20 Para, von den Rindern 100 Para.
9. Getränkeverkaufssteuer, nämlich 25 pCt. vom Miethzinse des Ladens.
10. Vom Tabakverschleiss ein Ducaten jährlich und vom Tabakbau beim Verkaufe 12 Pstr. pr. Oka.
11. Beim Grundverkauf 5 pCt. vom Schätzungswerthe, beim Hausverkauf 2½ pCt.
12. Waggeld für das Abmessen des zu verkaufenden Getreides und anderer Objecte, ½ Para pr. Oka.
13. Für den Verkauf von Werkholz und Holzwaaren 10 pCt.
14. Für die Theerbrennerei 10 pCt.

Schifffahrts- und Handelsverkehr von Galatz im Jahre 1876.

Seeschifffahrt.

Galatz. Die Gesammtzahl der Seeschiffe, welche im Jahre 1876 auf der Rhede von Galatz verkehrten, beträgt 748 mit 246.757 Tonnen, darunter 462 Segelschiffe mit 75.936 Tonnen und 286 Dampfer mit 170.821 Tonnen.

Die österreichisch-ungarische Flagge war bei dieser Hafenbewegung durch 96 Fahrzeuge mit 41.431 Tonnen vertreten, nämlich: 16 Segelschiffe mit 3324 Tonnen, davon 10 mit Ladung; 39 Lloyddampfer mit 28.017 Tonnen, alle beladen; 41 Donau-Propeller der Linie Odessa-Galatz mit 10.090 Tonnen, sämmtlich in Ladung.

Der Schiffahrtsverkehr unter fremden Flaggen gestaltete sich folgendermassen:

Flagge	Segelschiffe		Dampfer	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Griechische	195	34.970	17	6.100
Türkische	178	22.006	.	.
Englische	22	6.188	139	90.886
Russische	19	2.796	.	.
Italienische	14	3.607	3	1.174
Romanische	14	2.135	.	.
Französische	2	565	39 *)	28.945
Schwedische	.	.	1	592
Norwegische	1	285	.	.
Holländische	.	.	4	1.987
Belgische	.	.	3	3.030
Samiotische	1	60	.	.
Zusammen	446	72.612	206	132.714

Beim Dampferverkehr ist gegen früher die Veränderung eingetreten, dass die russische Handelsschifffahrtsgesellschaft im Jahre 1876 ihre wochentlichen Fahrten auf der Linie Galatz-Odessa gänzlich einstellte und der Dienst auf dieser Linie von den Donaupropellern „Metternich“ und „Odessa“ der k. k. priv. Donaudampfschifffahrtsgesellschaft allein unterhalten wurde.

Ueber die Anzahl der beladen oder leer eingelaufenen Fahrzeuge liegt zwar kein Nachweis vor, man kann aber mit Gewissheit annehmen, dass $^2/_3$ der oben angeführten Schiffe (ausser den periodischen Lloyd-, Donau- und französischen Dampfern, die stets mit Ladung hieher kommen) beladen in diesem Hafen angelangt sind.

Von den nationalen Schiffen, welche in 1876 Galatz besuchten, haben folgende den Hafen noch in demselben Jahre wieder verlassen:

	Mit Ladung		In Ballast	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Segelschiffe	4	1.195	12	2.129
Lloyddampfer	39	28.017	.	.
Donaupropeller	41	10.090	.	.
Zusammen	84	39.302	12	2.129

Die übrigen im Jahre 1876 von hier abgegangenen Handelsfahrzeuge vertheilen sich ihrer Flagge nach folgendermassen:

Segelschiffe	Mit Ladung		In Ballast	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Griechische	102	18.546	93	16.424
Türkische	132	19.047	46	2.959
Englische	14	4.027	8	2.161
Russische	13	1.904	6	892
Italienische	11	2.692	3	915
Romanische	12	1.940	2	195
Französische	.	.	2	565
Norwegische	1	285	.	.
Samiotische	.	.	1	60
Zusammen	285	48.441	161	24.171

*) Periodisch zwischen Constantinopel und Galatz verkehrende Dampfer.

Dampfer	Mit Ladung Zahl	Mit Ladung Tonnen	In Ballast Zahl	In Ballast Tonnen
Englische	74	48.063	65	42.823
Griechische	9	4.098	8	2.002
Holländische	3	1.490	1	497
Belgische	.	.	3	3.030
Italienische	1	391	2	783
Schwedische	1	592	.	.
Französische	39	48.945	.	.
Zusammen	127	103.579	79	49.135

Die Schifffahrtsbewegung in den letzten 8 Jahren weist folgende Ziffern aus:

Oesterreichisch-ungarische Flagge.

Jahr	Segelschiffe	Tonnen	Lloyddampfer	Tonnen	Donaupropeller	Tonnen
1869	38	8.185	45	26.128	37	9.070
1870	26	6.739	67	41.602	32	9.295
1871	24	5.982	41	31.470	40	10.650
1872	24	5.949	39	29.130	25	6.750
1873	26	6.286	44	29.304	33	8.235
1874	19	3.927	46	33.164	50	13.235
1875	15	2.773	38	26.532	41	10.385
1876	16	3.324	39	28.017	41	10.090

Fremde Flaggen.

Jahr	Segelschiffe	Tonnen	Dampfer	Tonnen	Im Ganzen Schiffe	Im Ganzen Tonnen
1869	647	125.258	250	95.080	897	220.338
1870	608	116.773	223	89.746	831	206.519
1871	710	128.494	220	110.123	930	238.617
1872	740	129.226	231	116.708	971	245.934
1873	641	105.708	200	100 412	841	206.120
1874	519	83.741	243	133.267	762	217.008
1875	506	76.468	190	112.409	696	188.877
1876	446	72.612	206	132.714	652	205.326

Hienach ist in 1876 bei den österreichisch-ungarischen Segelschiffen und Lloyd-Dampfern gegenüber dem Jahre 1875 eine Zunahme um je 1 Fahrzeug, dagegen im Vergleich zu allen früheren Vergleichsjahren eine Abnahme eingetreten. Bezüglich der Donaupropeller hat sich das Ergebniss günstig erhalten.

Im Allgemeinen stellt sich die Segelschifffahrt des Jahres 1876 gegenüber den in Vergleich gezogenen Perioden als die ungünstigste heraus. Dieser Ausfall wurde durch die geringere Anzahl türkischer Schiffe (gegen 1875 um 90 Fahrzeuge mit 13.312 Tonnen weniger) verursacht.

Bei den Dampfern hingegen hat sich eine Zunahme um 16 Fahrzeuge und 20.305 Tonnen gegen das Jahr 1875 gezeigt, und das Ergebniss des Jahres 1876 würde, wenn nicht die russische Dampfschifffahrtsgesellschaft, deren Dampfer sonst alljährlich 31—35 Fahrten zwischen Odessa und Galatz machen, diese Verbindung eingestellt hätte, ausser der Periode 1869 das bis jetzt günstigste Jahr 1874 übertroffen haben.

Vergleicht man die Gesammttragfähigkeit, so übertrifft die Ziffer des Tonnen-Gehaltes der Dampfer jene der Segelschiffe beinahe um das Doppelte.

Die gesammte Schifffahrtsbewegung zur See (österreichisch-ungarische und fremde Flagge zusammen) weiset für die Jahre 1870 bis 1876 folgende Ziffern aus:

1870	956	Schiffe mit	264.155	Tonnen
1871	1.033	„ „	286.719	„
1872	1.059	„ „	287.763	„
1873	944	„ „	249.945	„
1874	877	„ „	267.349	„
1875	790	„ „	228.567	„
1876	748	„ „	246.757	„

Auch bei dieser Vergleichung tritt das ungünstige Resultat hinsichtlich der Schiffszahl im Jahre 1876 hervor; die Tonnenzahl übersteigt jedoch jene des Vorjahres infolge erhöhter Frequenz der englischen Dampfer (139 gegen 105 im Jahre 1875).

Erwähnenswerth ist die Zunahme in der Frequenz von Segelschiffen grösserer Tragfähigkeit im Jahre 1876, und zwar: 22 englische, gegen 15 im Jahre 1875; 19 (gegen 12) russische, 1 norwegisches.

Die italienischen und französischen hielten sich dem Vorjahre gleich; die griechischen zeigen ein Mehr von 20 Schiffen.

Bei den Dampfern machte sich hier auch die holländische Flagge bemerkbar, welche seit Jahren gefehlt hatte.

Flussschifffahrt.

An der Flussschifffahrt betheiligt sich in erster Linie die I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft mit ihren Personendampfern und Waarenbooten auf der Route Orsova-Galatz-Tultscha-Ismail; dann die türkische Dampfschifffahrtsgesellschaft mit 3 Dampfern auf der Strecke Widdin-Galatz-Tultscha-Ismail; endlich zahlreiche Schleppschiffe und Flussbarken verschiedener Nationalität.

Der Verkehr aller dieser Fahrzeuge ist aus nachstehender Uebersicht zu entnehmen:

	1876		1875	1874
	Fahrten	Tonnen	Fahrten	
Donaudampfer	323	67.121	397	239
Türkische Dampfer	179	16.573	66	135
			Anzahl	
Schleppschiffe und Barken	2.140	163.886	2.116	1.948

Die Donaudampfschifffahrts-Gesellschaft hat an den türkischen Dampfern infolge der bei denselben vorgenommenen Herabsetzung der Fahrpreise im Personenverkehr einen starken Concurrenten gefunden.

Fasst man alle Fahrzeuge zusammen, welche sich während des Jahres 1876 an der Hafenbewegung von Galatz betheiligten, so ergiebt sich eine Gesammtzahl von 3390 Schiffen (gegen 3369 im Jahre 1875 und 3199 im Jahre 1874). Es stellt sich somit das Ergebniss des Jahres 1876 im Vergleiche mit den früheren Perioden als das günstigste heraus.

Ausser den vorstehend angegebenen Fahrzeugen verkehren auch einige Privat-Dampfer, unter welchen diejenigen der Firmen Focca und Foscolo & Comp. den ersten Rang behaupten. Diese Dampfer, die nur eine Tragfähigkeit von 100—120 Tonnen und eine Maschine von 40—60 Pferdekraft haben, versehen den Remorqueurdienst, ziehen Segelschiffe auf kurzen Strecken von Tultscha und Reni donauaufwärts bis Galatz oder Ibraila im Schlepptau, und führen auch Schleppschiffe nach und von Sulina und in den Pruthfluss.

Einen ähnlichen Remorquenrdienst, jedoch nur zwischen Galatz und Sulina besorgte im Jahre 1876 der Dampfer „Galathea" der I. k. k. priv. Donaudampfschifffahrtsgesellschaft und hatte besonders in den Herbstmonaten vollauf zu thun. Die Charterung dieses Fahrzeuges wird von den Exporteuren der Miethe anderer Dampfer vorgezogen, weil die Gesellschaft trotz der Concurrenz der Privatdampfer billige Frachtpreise gewährt und gleichzeitig die Garantie für das schnelle und sichere Eintreffen der Waare in dem Bestimmungshafen Sulina bietet.

Die Schiffsfrachten waren im Laufe des Jahres 1876 verschiedenen Fluctuationen unterworfen.

Bei Eröffnung der Schifffahrt waren die Frachtsätze niedrig, infolge der schwachen Verschiffung von Getreide, wovon überdies kein grosser Vorrath am Platze war.

Im Mai trafen zwar Getreidezufuhren aus dem Innern des Landes ein, es wurde aber davon der noch anhaltenden niedrigeren Preise wegen nur ein Theil verschifft.

In den Sommermonaten herrschte völliger Stillstand. Erst Anfangs September hob sich die Schiffsfrequenz infolge des Steigens der hiesigen Preise und erhöhter Nachfrage aus Frankreich, England und den Nordseehäfen. Dieser günstigere Zustand hielt bis Mitte November an, in welche Zeit der hauptsächliche Schiffsverkehr fällt und die grösseren Segelfahrzeuge hier eintrafen.

Die niedrigsten und höchsten Schiffsfrachten sind aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

			Niedrigster Stand	Höchster Stand
		Von Galatz:		
Segelschiffe	nach	England pr. Quarter	6 s. 6 d.	8 s.
„	„	Marseille pr. Staja	38 kr.	54 kr.
Dampfer	„	England (Continent) pr. Quarter	6 s. 3 d.	8 s. 9 d.
„	„	Marseille pr. Quarter	4 „ 9 „	6 „ 9 „
„	„	Triest pr. Staja	40 kr.	60 kr.
		Von Sulina:		
Dampfer	nach	England pr. Quarter	4 s. 9 d.	7 s. 9 d.
„	„	Marseille „ „	3 „ 9 „	5 „ 6 „

Import.

Die österreichisch-ungarischen Segelschiffe brachten Waaren im Werthe von 80.670 fl., darunter: 1468 Tonnen Steinkohlen, 98.000 Oka Kalk, 1486 Kisten Fensterglas, 1773 Fässer Nägel, 180 Fässer Sardellen, 100 Fässer gesalzene Fische, 42 Fässer Schiffstheer, 2293 Stück Steine.

Die österreichisch-ungarischen Lloyddampfer importirten 7 Mill. Kilogr. (140.000 Zollctr.) diverse Waaren, darunter hauptsächlich: Manufacturen, Leder, Stearinkerzen, Seife, Oel, getrocknete Früchte, Leinwaaren. Der Werth dieser Waaren-Mengen beziffert sich auf 6,300.000 fl., wozu noch 548 Stück Geldgrupps per 1,500.000 fl. kommen, so dass der Gesammtwerth des diesfälligen Importes 7,800.000 fl. ausmacht. Die Anzahl der angekommenen Passagiere ist 638.

Durch die Donaudampfschiffe wurden 4.555.876 Kilogr. Waaren im Werthe von 5,467.020 fl., ferner 800.000 Kilogr. Weizen und 227.287 Kilogr. Mais, zusammen für 470.620 fl., eingeführt.

Die im Jahre 1876 zur Einfuhr gelangten Waarengattungen sind folgende:

Waarengattung	Von den oberen Donaustationen (Kilogramm)	Von den unteren Donaustationen (Kilogramm)
Baumwolle	7.500	10.400
Baumwollwaaren	74.800	.
Bier	32.300	.

Waarengattung	Von den oberen Donaustationen	Von den unteren Donaustationen
	Kilogramm	
Branntwein und Spiritus	.	22.000
Chemische Producte	7.560	.
Colonialwaaren und Südfrüchte	.	16.000
Effecten und Möbel	124.600	25.710
Eisen und derlei Waaren, Emailgeschirre	283.560	.
Roheisen	.	23.750
Farben und Farbstoffe	1.308	1.410
Leere Fässer	3.380	498.890
Unschlitt, Stearin u. dgl.	5.390	.
Flachs, Hanf, Werg	.	40.320
Galanterie- und Nürnbergerwaaren	1.304	.
Garne und Twiste	7.500	.
Gemüse	.	90.674
Glas und derlei Waaren	283.800	720
Kerzen, Seife	75.800	60.850
Kurzwaaren	58.000	1.380
Leder und derlei Waaren	51.300	.
Leinwand und Zwilch	41.200	.
Manufacturwaaren	282.000	.
Maschinen und Maschinenbestandtheile	187.300	530
Material- und Specereiwaaren	17.360	.
Mehl und Mahlproducte	.	99.510
Mineralwässer	7.580	.
Oel	3.520	25.320
Obst	.	9.465
Petroleum	.	7.000
Papier	90.700	.
Porzellan und Steingut	11.350	.
Salz und Schwefelsäure	17.350	.
Schafwolle	.	20.380
Seide und Seidenwaaren	3.840	.
Talg	.	195.360
Tabak	47.510	13.190
Butter, Schmalz, Eier, Honig	830	19.350
Zucker	53.900	630
Zündhölzchen	387.150	.
Waffen	.	2.260
Fische und Caviar	.	840.310
Schmack	310.000	

Der Gesammtwerth der im Jahre 1876 unter österreichisch-ungarischer Flagge importirten Güter beträgt 13,818.310 fl., wovon 12,318.310 fl. auf Waaren und 1,500.000 fl. auf Baargeldsendungen entfallen.

Der Werth des diesbezüglichen Importes unter nationaler Flagge während der Jahre 1870—1876 vertheilt sich auf die einzelnen Gattungen Fahrzeuge, welche denselben vermittelt haben, in nachstehender Weise:

Schiffsgattung	1870 fl.	1871 fl.	1872 fl.	1873 fl.
Segelschiffe	172.900	326.732	276.122	274.170
Lloyddampfer	9,144.577	7.141.023	4,105.589	6,022.140
Donaudampfer	9,044.383	14.794.329	15,440.870	7,881.116
Zusammen	18,361.860	22,262.084	19,822.581	14,177.426

Schiffsgattung	1874 fl	1875 fl.	1876 fl.
Segelschiffe	175.755	128.422	80.670
Lloyddampfer	7,213.398	7,102.834	7,800.000
Donaudampfer	9,545.276	7,123.070	5,937.640
Zusammen . .	16,934.429	14,354.326	13,818.310

Vergleicht man das Ergebniss des Jahres 1876 mit den nächstfrüheren Perioden, so zeigt dasselbe eine geringere Ziffer als alle andern. Dieser Ausfall ist durch die schwächere Einfuhr der Segelschiffe und Donaudampfer (bei letzteren 91.177 Zollctr. Waaren, gegen 112.671 Zollctr. im Vorjahre) entstanden, während die Lloyddampfer gegen sämmtliche Vergleichsjahre (mit Ausnahme von 1870) eine Zunahme aufweisen.

Der Waarenverkehr der Lloyddampfer (140.000 Zollctr., gegen 85.640 Zollctr. in 1875) hat seit Jahren nicht eine solche Höhe erreicht, was um so beachtenswerther erscheint, als für die früheren Jahre die höheren Ziffern des Importwerthes sich zunächst durch die grosse Anzahl von Baargeldsendungen herausgestellt haben; ein Umstand, welcher auch bezüglich der Donaudampfschiffe gilt.

Es betrug nämlich der Werth der Baargeldsendungen im Jahre 1875 4,003.084 fl. (3,533.634 fl. bei den Lloyd- und 469.150 fl.. bei den Donaudampfern); im Jahre 1876 sank aber diese Werthziffer auf 1,500.000 fl., welche gänzlich den Lloyd-Dampfern zufielen

Bei den Donaudampfern ging die Manipulation mit den vorkommenden wenigen Geldsendungen aus den Stationen der unteren Donau auf die an Bord dieser Schiffe befindlichen romanischen Postconducteure über, während die aus dem Auslande stammenden derlei Sendungen mittels der Eisenbahn in Galatz einlangen.

Die Platzpreise der importirten Waaren erlitten im Vergleiche zum Jahre 1875 geringe Veränderungen; nur in einzelnen Artikeln zogen theils wegen des geringeren Vorraths, theils wegen des Mangels an Productionsmateriale die Preise an.

Dies gilt besonders von Zucker, welcher, meist aus Frankreich und England bezogen, infolge der schlechten Rübenernte in Frankreich im Preise stieg, so dass die Oka mit 1 Franc 50 Cent. bis 1 Franc 60 Cent. bezahlt wurde. Dieser hohe Satz und der Mangel an Vorrath hatten zur Folge, dass das österreichisch-ungarische Fabrikat auf dem hiesigen Platze grosse Abnahme fand.

Die Preise von andern, hierlands am meisten consumirten Colonialwaaren, als: Kaffee, Reis etc., blieben gegen das Vorjahr nahezu unverändert, nur Kaffee erster Qualität stieg pr. Oka von 17 auf 18 Piaster. Der Markt war mit derlei Artikeln hinlänglich versehen, und die en gros-Verschleisser haben sowohl bei dem Absatz ihrer Vorräthe in Galatz, als auch bei dem Verkauf ins Innere des Landes gute Geschäfte gemacht.

Gepresster Fischrogen stieg von 10 Fres., seinem Normalpreise, auf 12 Fres.; frischer Rogen aus Odessa wurde sogar mit 14 Fres. pr. Oka bezahlt. Die Nachfrage nach diesem Artikel war geringer als sonst.

Nach den Colonialwaaren sind Eisen, Steinkohlen und Manufacte die wichtigsten Importartikel.

Roheisen, durchgängig englisches Fabrikat, fand bedeutenden Absatz zu 50 Bani pr. Oka; den Hauptverschleiss darin besitzt noch immer die hiesige Schweizer Firma Jacques Brunner.

Der Vorrath von Steinkohlen aus England war gross und infolge des Auftretens mehrerer Concurrenten wichen die Preise ein wenig zurück, so dass im en gros-Verkaufe 35—40 Fres. pr. Tonne bezahlt wurde.

Andere nennenswerthe Einfuhren zur See, als: Leder aus Syra und Marseille, die verschiedenen Weinsorten aus Frankreich, Eisennägel und Fensterglas aus Ant-

werpen, haben ebenfalls guten Absatz gefunden. Vieles davon wurde ins Innere des Landes versendet.

Englische Baumwollwaaren, Garne und Twiste, sowie schweizerische Baumwoll-Manufacte wurden meistens nach Bessarabien verkauft. Es ist hiebei mehr Vorsicht im Gewähren von Credit gebraucht worden.

Bezüglich der durch die Donaudampfschiffe eingeführten verschiedenen Waaren, unter denen sich viele Industrie-Erzeugnisse aus Oesterreich-Ungarn befanden, hat der Umsatz gegen frühere Jahre theils zugenommen und theils sich verringert.

Manufacte, Glas und Glaswaaren, Eisenfabrikate, Möbel und Zündhölzchen treten hiebei in den Vordergrund.

Von den Manufacten sind fertige Kleider und Tuch fast sämmtlich österreichisch-ungarisches Fabrikat aus Wien, Pest und Brünn; nur Weniges kommt aus Deutschland und Frankreich. In dieser Art kein hat die Concurrenz der vielen hiesigen Verschleisser, durchschnittlich Israeliten, die Preise derart herabgedrückt, dass die mittlere Gattung Kleider hier billiger als am Erzeugungsorte bezahlt wird.

Schwacher Verkauf bei grossen Vorräthen und die Schwierigkeit in der Eincassirung der ausstehenden Forderungen, selbst von bemittelten Personen, infolge der allgemeinen Geldkrisis versetzte fast sämmtliche Verschleisser in die missliche Lage, ihren Zahlungsverbindlichkeiten nicht vollständig nachkommen zu können. Die ausländischen Gläubiger zogen es dann vor, sich mit der angebotenen Quote von 20 bis 40 pCt. zu begnügen, um nicht etwa durch Processe noch mehr oder durch Drängen des Schuldners in den Concurs gar das Ganze zu verlieren.

Auch die Schnitt- und Galanteriewaarenhändler haben durch die Geschäftsstockung Verluste erlitten, befinden sich aber doch nicht in einer gleich schwierigen Lage, da die Concurrenz nicht so vielseitig ist. In ihren Magazinen findet sich mehr deutsches und französisches Fabrikat vor.

Der Verschleiss mit Eisen- und Glaswaaren, deren Import sich zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland theilt, liegt zumeist in den Händen von Romanen aus Kronstadt in Siebenbürgen, die Braschowanor genannt werden und seit vielen Jahren hier ansässig sind. Dieselben haben sich in ihren Beziehungen und Verpflichtungen gegen das Ausland fester gehalten.

Möbel werden meistens aus Oesterreich-Ungarn bezogen, weniger aus Deutschland. Die Hauptfirma in dieser Branche ist das deutsche Handelshaus J. Chatiner. Im Jahre 1876 war der Absatz gering, wozu neben der Krisis die Frachterhöhung der Donaudampfer beitrug.

Der Bedarf an Zündhölzchen wird seit Jahren aus Oesterreich-Ungarn gedeckt. Die Waare von Pollak, welche die beliebteste ist, wurde in 1876 mit 40 Bani (16 kr. in Silber), die von Fürth, Sam. de Majo, Neuburg & Söhne und Pojazzi & Comp. in Prag mit 30 Bani (12 kr.) pr. Dutzend bezahlt.

Die Händler mit Leder und Schuhwaaren (zumeist österreichisch-ungarisches Fabrikat) haben seit Jahren keine so guten Geschäfte gemacht wie in 1876, wozu die schlechte Witterung im Herbst und die hier garnisonirenden romanischen Truppen das Meiste beitrugen.

In Droguen und Medicinalien haben Stuttgart, Prag und Paris mit dem Wiener Platze stark concurrirt. Die hiesigen Zahlungen an die Fabrikanten waren, mit einzelnen Ausnahmen, nicht correct; auch kamen hier in dieser Branche zwei Fallimente vor.

In zwei Artikeln, mit welchen Oesterreich-Ungarn durch Jahre den hiesigen Platz behauptete, ist dasselbe beinahe gänzlich verdrängt worden, nämlich in Stearin-Kerzen und Seife, Mehl und Mahlproducten.

Stearinkerzen aus Wien verschleisst nur die österreichische Firma D. Kretzoesku & P. Minku und ein Colonialwaarenhändler (Romane). In den vielen Niederlagen und

Kaufläden finden sich nur französische, russische und deutsche Stearinkerzen vor, welche an Qualität unserem Erzeugnisse bei weitem nachstehen, dafür aber auch billiger als diese sind. Der Preis für österreichische Kerzen hält sich unverändert auf 1 Frc. 25 Bani pr. Zollpfund, die andern dagegen sind trotz grossen Vorrathes und starker Concurrenz von 1 auf 1·10 Frc. gestiegen. Die Etiquetten dieser letzteren sind jenen der Wiener Apollokerzenfabrik täuschend nachgemacht.

Seife aus Russland, Griechenland, Triest (J. L. Chiozza & Figlio, durch den Agenten S. Reischer, einen hier ansässigen österreichischen Staatsangehörigen) und hiesige ordinäre Seife haben ihrer Billigkeit halber den Platz gewonnen.

Von Wiener und Pilsener Bier wurde im Jahre 1876 weniger abgesetzt; dasselbe musste dem Erzeugnisse der hiesigen und der Bukarester Brauereien weichen. Dagegen ist die Nachfrage nach österreichisch-ungarischen Weinen und Liqueuren unverändert geblieben.

Es muss hervorgehoben werden, dass infolge der herrschenden politischen Verhältnisse die Importeure und Engrossisten sich veranlasst sahen, ihre von 1875 her wohlbestellten Lager nur soweit zu completiren, als eben Assortiment, Saison und der allernöthigste Bedarf es erheischten.

Die soliden Kaufleute, welche sich zu erhalten wussten, richteten ihre Bestellungen mit aller Vorsicht ein, und die minder Zahlungsfähigen konnten nicht, wie gewöhnlich, im Auslande die gewünschten Waarenmengen zusammenborgen, weil daselbst Fabrikanten und Commissionäre vorsichtiger zu Werke gingen und dies durch die Fallimente einiger Kaufleute in confectionirten und Kurzwaaren begründeten.

Im Hochsommer trat infolge der reducirten Lager Nachfrage in englischen Manufacten besonders für die Plätze in Romanisch-Bessarabien ein, und war auch das Herbstgeschäft nicht schlecht.

Im Allgemeinen war die Situation infolge drückenden Geldmangels und der Einstellung jeglichen Credits wegen der unsicheren politischen Verhältnisse derart, dass die meisten Importeure Anlass zu Klagen über den Gang des Geschäftes hatten.

Export.

Durch die österreichisch-ungarischen Segelschiffe wurde im Jahre 1876 ausgeführt: 5102 Kilo Mais, 400 Kilo Hafer, 20 Kilo Fisolen, 1000 Fässer Nägel, 500 Kisten Fensterglas, 60.000 Oka Kalk, 35 Fässer Sardellen und 5550 Stück Pfosten, Alles zusammen im Werthe von 82.050 fl.

Die österreichisch-ungarischen Lloyddampfer exportirten: 31.619 Kilo Weizen, 650 Kilo Mais, 2727 Kilo Roggen, 1,222.110 Oka und 18.662 Kilogr. Weizenmehl, 16.800 Oka und 89.967 Kilogr. Fisolen. 6300 Kilogr. Tscherwis, 32.695 Oka Cascaval (Schafkäse), 1200 Vadra und 88.700 Kilogr. Wein, 107 Kilogr. und 400 Oka Leinöl, 31 Kilogr. Kleien, 400 Oka Kürbissamen, 627 Stück Rindshäute, 78.710 Stück Bretter, 1200 Stück Pfosten, 3 Pferde, 31 Kilogr. Rübsamen. Mit Hinzurechnung von 549 Geldgrupps im Betrage von 897.645 fl. stellt sich der Werth dieses Exports im Ganzen auf 4,843.055 fl. Mit den Lloyddampfern gingen 636 Passagiere von Galatz ab.

Die Donaudampfer verschifften Güter im Gesammtwerthe von 8,252.555 fl., und zwar: 11,046.861 Kilogr. Waaren im Werthe von 5,522.275 fl. und 10,428.890 Kilogr. Körnerfrüchte im Werthe von 2,730.280 fl.

Die exportirten Güter sind folgende:

Waarengattung	Donauaufwärts bis Theben und abwärts bis Ismail	Donauaufwärts nach den oberhalb Hainburg gelegenen Donaustationen
	Kilogramm	
Baumwolle	32.483	.
Baumwollwaaren	13.500	61
Bier	22.831	.
Branntwein und Spiritus	534.318	40
Cement, Kalk	53.622	.
Colonialwaaren	2,086.367	907
Bücher	784	.
Eisen	1,421.188	1.124
Mineralien	20	
Eisen nnd derlei Waaren	37.230	.
Farben	14.795	.
Leere Fässer	8.082	556
Felle und Häute	7.843	.
Unschlitt, Stearin u. dgl.	33.731	.
Garne nnd Twiste	135.080	.
Glas und derlei Waaren	133.258	112
Möbel	.	2.020
Gemüse	8.346	.
Bauhölzer	614.435	
Kerzen nnd Seife	154.826	80
Kurzwaaren	57.028	188
Leder und derlei Waaren	166.980	.
Leinwand	25.142	274
Mannfacturen	156.435	522
Steinarbeiten	565	.
Maschinen	193.547	.
Mehl	544.650	.
Metalle	.	19
Militäreffecten und Munition	20.066	.
Mineralwässer	4.695	40
Oel	50.390	.
Frisches Obst	21.336	.
Petroleum	7.920	.
Papier	19.602	88
Porzellan	15.344	.
Reis	571.178	.
Blei	22.266	.
Schafwolle	.	1.140
Seide	.	20
Soda	13.921	.
Steinkohlen	1,802.500	.
Pflaster- und Mühlsteine	27.885	.
Esswaaren, Butter	202.345	.
Tabak	5.959	.
Wein	107.769	.
Wägen	4.000	.

Waarengattung	Donauaufwärts bis Theben und abwärts bis Ismail	Donauaufwärts nach den oberhalb Hainburg gelegenen Donaustationen
	Kilogramm	
Zucker	243.935	.
Schmack	310.000	.
Fische	313.400	.
Weizen	397.200	276.000
Mais	3,738.585	.
Halbfrucht	.	837.600
Roggen	1,169.640	539.587
Gerste	1,970.278	.

Mit den Personenschiffen sind 1685 Passagiere abgegangen.

Die ausgelaufenen fremden Segelschiffe und Seedampfer exportirten: 100.117 Kilo Weizen, 117.643 Kilo Mais, 59.192 Kilo Roggen, 58.041 Kilo Gerste, 12.467 Kilo Hafer, 1145 Kilo und 61.420 Kilogr. Rübsamen, 2054 Kilo und 78.947 Kilogr. Leinsamen, 271 Kilo Mischling, 673.800 Oka Weizenmehl, 266 Kilo und 629.996 Kilogr. Fisolen, 8310 Kilogr. Colonialwaaren, 20.000 Oka Eisen, 31.000 Oka Kleien, 17.668 Kilogr. Cascaval, 7462 Kilogr. Tscherwis, 17.000 Kilogr. Wolle, 150 Vadra Wein, 318.509 Stück Pfosten, 145.230 Stück Bretter, 659 Stück Segelstangen, 1168 Stück Balken, 100 Stück Latten, 204 Stück Stangen.

Die französischen Dampfer hatten überdies beim Auslauf 99 Stück Geldgrupps im Werthe von 839.918 Frcs. (335.967 fl.) und 478 Passagiere an Bord.

Die Schleppschiffe und Flussbarken exportirten: 40.069 Kilo Weizen, 175.272 Kilo Mais, 71.573 Kilo Roggen, 90.229 Kilo Gerste, 940 Kilo Hafer, 275.260 Oka und 1,044.926 Kilogr. Weizenmehl, 3000 Oka und 260 Kilogr. Maismehl, 132.000 Oka und 83.200 Kilogr. Fisolen, 242.176 Kilogr. und 1550 Säcke Schiffszwieback, 635.083 Kilogr. und 915 Fässer Wein, 67.000 Kilogr. Branntwein, 11.000 Oka und 11.000 Kilogr. hiesiges Salz, 40.000 Oka und 83.200 Kilogr. Nüsse, 1493 Oka und 14.164 Kilogr. Zwetschken, 35.000 Oka und 34.989 Kilogr. Birnen und Aepfel, 105 Stück Körbe, 2034 Stück Rohrdecken, 240 Fässer, 173 Tonnen und 690 Kilogr. Zucker, 1000 Oka und 319 Kilogr. Oel, 1899 Säcke und 5600 Kilogr. Reis, 31 Kisten und 214 Säcke Seife, 2 Säcke Kaffee, 16 Fässer Bier, 50 Säcke und 400 Kilogr. Johannisbrod, 74.417 Kilogr., 12.600 Oka und 74 Tonnen Colonialwaaren, 407.908 Oka und 422.240 Kilogr. Stockfisch, 50 Oka Käse, 10 Fässer Pech, 103 Fässer Schiffstheer, 212 Bund Blei, 250 Dutzend Erdtöpfe, 170 Fässer Kolophonium, 2061 Kisten Fensterglas, 36 Bund Taue, 38 Fässer Weissblech, 445 Ballen Leder, 12 Ballen Sackleinwand, 10 Kisten Stärke, 56.220 Oka, 9870 Kilogr. und 255 Tonnen Eisen, 1508 Kilogr. Petroleum, 15.620 Stück eichene Schwellen, 7 Stingine Steine, 84.964 Stück Bretter, 2198 Stück Stangen, 200 Stück Eichenpfosten, 66.021 Stück Latten, 23.154 Stück Balken, 50.000 Stück Bauholz, 145.563 Oka und 98.350 Kilogr. Steinkohlen, 512 Kilogr. Holzkohlen, 50.000 Oka Fische, 3 Stück Locomotive, 3 Stück Ackerbaumaschinen, 16 Stück Rinder, 5 Stück Kälber.

Die türkischen Flussdampfer exportirten: 571 Säcke und 574.572 Oka Weizenmehl, 43.000 Oka und 2120 Centner Schiffszwieback, 300 Säcke und 105.950 Oka Reis, 38.268 Oka Colonialwaaren, 8315 Oka Eisen. Mit diesen Dampfern gingen 3721 Passagiere von Galatz ab.

Der Werth der unter fremden Flaggen und mittels der Schleppschiffe und Barken ausgeführten Waaren beziffert sich auf 21,978.580 fl. und mit Hinzurechnung der durch die französischen Dampfer beförderten Baargeldsendungen auf 22,314.547 fl.

Die Ausfuhr aus Galatz ergab somit im Jahre 1876 einen Gesammtwerth von 35,492 207 fl. und stellt sich im Vergleich zu den nächstfrüheren Perioden, wie folgt:

Oesterreichisch-ungarische Flagge	1872 fl.	1873 fl.	1874 fl.	1875 fl.	1876 fl.
Segelschiffe . . .	280.715	487.275	246.970	173.704	82.050
Lloyddampfer . .	2,277.372	4,568.783	2,594.491	2,914.493	4,843.055
Donaudampfer . .	4,202.871	5,618.089	6,185.235	5,561.013	8,252.555
Zusammen . .	6,760.958	10,674.147	9,026.696	8,649.210	13,177,660
Fremde Flaggen	16,831.347	17,420.895	18,160.625	24,225.229	22,314.547

Wie aus dieser Darstellung zu entnehmen ist, weisen die fremden Flaggen gegenüber dem Jahre 1875 ein um ca. 2 Mill. fl. geringeres Ergebniss aus, und findet diese Abnahme ihre Hauptursache in dem aus Anlass der politischen Wirren bedeutend schwächeren Export von Banholz. Es wurden nämlich hievon blos 843.640 Stück ausgeführt, während im Vorjahre dieser Export die bisher nicht erreichte ansehnliche Ziffer von 9,488.931 Stück aufzuweisen hatte.

Dagegen ist der Export durch die Lloyddampfer (Mehrausfuhr von Getreide) und die Donaudampfer (Mehrausfuhr von Waaren) im Vergleiche zu 1875 um nahezu 5 Mill. fl. gestiegen und hat zu dem günstigeren Ergebnisse der Gesammtausfuhr den Ausschlag gegeben. Dem Export unter fremden Flaggen steht derjenige mittels nationaler Fahrzeuge blos um 9 Mill. fl. nach, während in 1875 die diesfällige Differenz ca. 15 Mill. war.

Das Verhältniss der nationalen zu den fremden Flaggen stellt sich wie 2 : 5, gegen 1 : 4 im Vorjahre.

Die Gesammtmenge des im Jahre 1876 aus diesem Hafen ausgeführten Getreides beträgt 776.469 Kilo und vertheilt sich auf die einzelnen Flaggen wie folgt:

Segelschiffe	Weizen Kilo	Mais Kilo	Roggen Kilo	Gerste Kilo	Hafer Kilo
Griechische	49.029	9.951	6.130	1.507	1.452
Englische	1.972	11.327	113	4.137	.
Italienische	6.064	5.444	1.300	.	.
Romanische	1.213	3.244	.	1.205	.
Russische	487	2.577	1.320	1.294	.
Oesterreichisch-ungarische	.	5.102	.	.	400
Türkische	1.647	369	.	.	.
Norwegische	.	1.422	.	.	.
Zusammen . .	60.412	39.436	8.863	8.143	1.852
Dampfer					
Englische	27.599	73.228	46.966	39.023	8.237
Oesterreichisch-ungarische (Lloyd)	31.619	650	2.727	.	.
Griechische	13.193	.	3.363	8.415	.
Holländische	1.853	610	.	183	.
Französische	2.162	4.369	.	286	2.778
Schwedische	.		.	1.991	.
Donaudampfer	673	3.738	3.047	2.970	.
Zusammen . .	77.099	82.595	56.103	52.868	11.015
Schleppschiffe und Barken	40.069	175.272	71.573	90.229	940
Im Ganzen . .	177.580	297.303	136.539	151.240	13.807

Von dem oben specificirten Gesammmtqnantum entfallen 50.926 Kilo auf die österreichisch-ungarische und 725.513 Kilo auf die fremden Flaggen und die Schlepp-Schiffe.

Mit den nächstfrüheren Jahren verglichen, stellt sich dieser Getreideexport folgendermassen dar:

	Unter nationaler Flagge			Unter fremden Flaggen		
	1874 Kilo	1875 Kilo	1876 Kilo	1874 Kilo	1875 Kilo	1876 Kilo
Weizen	24.708	30.988	32.292	205.371	169.957	145.288
Mais	15.617	40.102	9.490	160.973	345.640	287.813
Roggen	21.966	12.310	5.774	61.382	33.871	130.765
Gerste	4.190	5.610	2.970	154.078	70.013	148.270
Hafer	2.467	139	400	52.065	9.448	13.407
Summe	68.948	89.119	50.926	633.869	628.929	725.543

	Im Ganzen		
	1874 Kilo	1875 Kilo	1876 Kilo
Weizen	230.079	200.945	177.580
Mais	176.590	385.742	297.303
Roggen	81.348	46.381	136.539
Gerste	158.268	75.623	151.240
Hafer	54.532	9.587	13.807
Summe	702.817	718.078	776.469

Während nun das Jahr 1876 bezüglich der fremden Flaggen eine Zunahme von ca. 100.000 Kilo gegen 1875 aufweist, hat bei der österreichisch-ungarischen Flagge eine Verminderung um ungefähr 40.000 Kilo stattgefunden, welche in dem geringeren Getreidetransport durch die Donaudampfer und die Segelschiffe ihren Grund hat. Dagegen war der Getreideexport durch die Lloyddampfer (34.996 Kilo, gegen 22.892 Kilo in 1875) sehr regsam.

Von dem in 1876 ausgeführten Getreide ging, wie gewöhnlich, das Meiste nach England, dem Hauptabnehmer für hierländige Bodenprodncte, dann nach Frankreich, Italien, Oesterreich-Ungarn, Holland, Belgien und Griechenland; Manches auch nach Deutschland (Schweiz).

Die durch Schleppschiffe und Flussbarken ausgeführten ansehnlichen Getreide-Mengen wurden nach Sulina gebracht, wo sie auf die ihre Rückladung abwartenden Segelschiffe grösserer Tragfähigkeit und auf fremde Dampfer übergeladen wurden.

Am Getreideexport des Jahres 1876 betheiligten sich, wie aus obiger Uebersicht hervorgeht, zumeist die Schiffe der fremden Flaggen, darunter in erster Linie die englischen Dampfer, dann die griechischen Segelschiffe; in dritter Reihe kommen die österreichisch-ungarischen Lloyddampfer, an welche sich die griechischen Dampfer anschliessen.

Die Menge der durch die Dampfer aller Flaggen ausgeführten Cerealien beträgt 279.680 Kilo, und jene durch die Segelfahrzeuge (ohne die Schleppschiffe) 117.666 Kilo, somit der Export per Dampfer mehr als das Doppelte der Ausfuhr auf Segel-Schiffen.

Dabei ist jedoch der Umstand hervorzuheben, dass sich die Segelfahrzeuge in 1876 lebhafter als während der nächstfrüheren Jahre am Getreidetransporte betheiligten.

Die andern durch die fremden Fahrzeuge und zum Theil auch durch die österreichisch-ungarischen Lloyddampfer ausgeführten wichtigeren Artikel sind: Hülsenfrüchte, Mahlproducte der hiesigen Dampfmühle Lambrinidi & Carilaos und andere

primitive Industrieerzeugnisse dieses Landes, als: Cascaval (Schafkäse), Tscherwis, ferner Bauholz aus den Wäldern der Bukewina.

Der Weitertransport fremder, zur See hieher gebrachten Waaren nach den verschiedenen Donanstationen fällt hauptsächlich den Dampfern der k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft und theilweise auch den fremden Schleppschiffen und Barken zu.

Eine Steigerung erfuhr der mittels der Donaudampfschiffe stattfindende Expert von Colonialien und andern derlei Artikeln für die Verpflegung der türkischen Armeen, deren Lieferanten hier oft bedeutende Einkäufe machten. 2,086.387 Kilogr. Colonial-Waaren wurden nach den Stationen der unteren Donau und zwar das Meiste hieven nach den türkischen Häfen ausgeführt.

Von den durch die Donaudampfer beförderten mannigfaltigen Waaren wurden von Galatz aus auf dem Donauwege nach den unteren Stationen und mit der Bestimmung nach einzelnen Punkten des Fürstenthums Romanien nachstehende Quantitäten expedirt: nach der unteren Donau 52.298 Centner; nach Oesterreich-Ungarn und aufwärts 1374 Ctr.; für Bukarest 8883 Ctr.; Crajova 421 Ctr.; Beket 377 Centner.

Von den Schleppschiffen gingen 4 mit 11.151 Doppelcentnern Getroide nach Oesterreich-Ungarn; 20 mit 81.821 Doppelctrn. Getreide nach Sulina; 9 mit 5810 Doppelctrn. Bauholz, 13.682 Doppelctrn. Kohlen, 7171 Doppelctrn. Mehl und Mahl-Producten nach der Türkei; 4 mit 4942 Doppelctrn. Kohlen, 1795 Doppelctrn. Zucker und 2068 Doppelctrn. Eisen nach romanischen Stationen.

Der wichtigste Exportartikel von Galatz ist Getreide, welches als Hauptproduct auf die materiellen Interessen des Landes den wesentlichsten Einfluss nimmt und den hiesigen Handelsstand am meisten beschäftigt.

Das Getreidegeschäft des Jahres 1876 war vielen Veränderungen unterworfen. Bei Beginn der Schifffahrt fingen wohl die Versendungen nach dem Auslande an, allein die kriegerischen Nachrichten und das Fallen der Preise auf den fremdländischen Märkten infolge der grossartigen Ausfuhr von Getreide aus Südrussland bewirkten eine Abnahme der Umsätze, welche sich besonders in den Sommermonsten fühlbar machte.

Die Anfangs gehegten Hoffnungen auf eine ergiebige Ernte, welche mit Rücksicht auf den günstigen Stand der Winter- und Frühjahrssaaten im Galatzer Districte gerechtfertigt erschienen, sanken infolge der während des Sommers eingetretenen und längere Zeit anhaltenden Dürre, und thatsächlich blieb die Ernte dieses Bezirkes in allen Kornfrüchten, mit Ausnahme von Mais, unter der Mittelmässigkeit.

Die Getreideproduction des Galatzer Districtes betrug im Jahre 1876 folgende Mengen: 66.044 Kilo Weizen, 32.134 Kilo Roggen, 122.549 Kilo Mais, 47.961 Kilo Gerste, 10.019 Kilo Hafer, 7 Kilo Rübsamen.

Da gegen den Herbst der besseren Notirungen wegen von hier aus Bestellungen gemacht wurden, mehrten sich die Zufuhren aus den benachbarten, nördlicher gelegenen Districten und aus Bessarabien sowohl per Eisenbahn, als auch mittels Kaiks auf dem Pruth, und der grösste Theil der hieher gebrachten Waare wurde auf dem schnellsten Wege weiter expedirt.

Dieser günstige Geschäftsgang hielt im October und in der ersten Hälfte November an; danach fanden aber nur mehr einzelne Versendungen statt.

Die Fluctuationen der Getreidepreise in den einzelnen Monaten der Schifffahrts-Saison sind aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Monat	Weizen niedrigster Preis in Galatzer Piastern	Weizen höchster Preis in Galatzer Piastern	Mais niedrigster Preis in Galatzer Piastern	Mais höchster Preis in Galatzer Piastern
März	202—208	235—299	101—105	108—114
April	210—218	230—240	99	135—142
Mai	213	230	106	115—123
Juni	190	212—235	105	125
Juli	212	220	110	120—130
August	184	190—217	117—120	126—128
September	185	190—200	.	.
October	202	212—220	120—128	135
			neuer	alter
November	195—200	220	98—104	122—133
			neuer	alter
December	208—228	235—253	70—90	120—128

Monat	Roggen niedrigster Preis in Galatzer Piastern	Roggen höchster Preis in Galatzer Piastern	Gerste niedrigster Preis in Galatzer Piastern	Gerste höchster Preis in Galatzer Piastern
März	121—122	125—128	112	122
April	.	.	.	.
Mai	122	130	.	.
Juni	122	128	85	88
Juli	.	.	75	80—84
August	.	.	70—80	90
September	120	135—138	70	82—86
October	.	.	77—78	86
November	.	.	70	77
December	114—118	125	71	73

Grossbritannien als der Hauptabnehmer der hiesigen Cerealien und Marseille in zweiter Linie geben jedesmal den Ausschlag für die Geldoperationen des hiesigen Platzes mit dem Auslande, und die dortigen Notirungen sind der Massstab für die Zu- oder Abnahme der Umsätze.

Die allgemeine Geschäftsstockung in der ersten Hälfte des Jahres 1876, der gehemmte Absatz in Ein- und Ausfuhrwaaren, einige Fallimente und die Unregelmässigkeit vieler Handelsleute in der Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten hatten den Credit sehr eingeschränkt und einen Geldmangel herbeigeführt, wie er seit Jahren auf dem hiesigen Platze nicht gefühlt worden ist.

Das einzige hierländige Geldinstitut, die Banque de Roumanie in Galatz, stellte ihren Credit fast ganz ein und gab selbst auf gute Hypotheken keine Darlehen. Erst im Spätherbst, wo der Export sich hob, wendete sie ihren Geldvorrath sicheren Exporthäusern zu und nahm ihre Operationen mit den englischen und französischen Banken wieder auf, jedoch mit grosser Vorsicht und nach strenger Prüfung der Vermögensverhältnisse jedes Einzelnen.

In dringenden Fällen haben sich einige Exporteure ihren Geldbedarf bei ausländischen und Bukarester Bankinstituten verschafft.

Diese Vorsicht im Creditgeben wurde auch von den auf diesem Platze befindlichen soliden Privatbanken geübt, diese machten jedoch ihre Geschäfte zu höheren Zinsen als die Banque de Roumanie. Ihre Operationen zogen sich mehr nach den Märkten Deutschlands, nach Wien und Paris, und weniger nach den englischen Plätzen und Marseille, waren also mehr mit Speculationen im Importgeschäfte verbunden.

Die hier bestehenden österreichischen und andern ausländischen Privatbanken haben in 1876 nur selten Verluste, und selbst da nur in geringem Masse erlitten. Da die Banque de Roumanie ihre Thätigkeit einschränkte, so bezogen sie ihren Bedarf im Laufe des Jahres zu wiederholten Malen von Wiener Bankhäusern.

Die kleineren Privatbanken (richtiger Wechsler) haben im Verhältniss zu ihren Speculationen die besten Geschäfte gemacht und sind auf diesem Platze mehrere derselben zu Vermögen gekommen. Derlei Wechsler sind zumeist von fremder Nationalität und treiben nebenbei auch Commissions- und Speditionsgeschäfte.

Durch die Crediteinschränkung seitens der besseren Banken haben die Wechsler freiere Hand in ihren Speculationen bekommen und mit der Berechnung von Percenten willkürlich schalten können. Die Fälle, dass bei kleineren Darlehen bis zu 48 pCt. genommen wurde, stehen nicht vereinzelt da; 18—32 pCt. war der gewöhnliche Satz gegen Hypothek und ein Giro; die höhere Berechnung wurde je nach den Vermögens-Verhältnissen des Acceptanten gewählt.

Die Wechselcourse standen durchschnittlich wie folgt:

	Minimum	Maximum	
London, 3 Monate, pr. Pfd. Strlg.	97¼	98½	Galatzer Piaster
Marseille, 3 Monate, pr. 100 Francs	97½	99½	Francs

Transithandel.

In dem Transithandel auf der diesfalls für Galatz wichtigsten Linie Galatz-Odessa ist im Jahre 1876 insofern eine Veränderung eingetreten, als blos die beiden Seedampfer „Metternich" und „Odessa" der k. k. priv. Donaudampfschifffahrts-Gesellschaft sich daran betheiligten, während die Dampfer der russischen Handels-Gesellschaft in Odessa ausser Verkehr blieben.

Der Dampfer „Metternich" machte in Tarif 34, und „Odessa" 7 Reisen. Mittels dieser Dampfer wurden 50.343 Centner befördert, wovon 32.052 Ctr. auf die von hier nach Odessa abgegangenen Durchzugsgüter fallen.

Die Hauptartikel waren: Möbel, Zündhölzchen, Glaswaaren, Kurzwaaren, Manufacturen, Twiste, Leder und Lederwaaren, Maschinen und Maschinenbestandtheile, Colonialien; von Odessa hieher: Wolle, Talg, Tabak, Taue, Felle, Fische, Fassdauben.

Ferner passirten an Bord der Donaudampfschiffe 20.146 Ctr. Transitgüter, u. zw. nach: Reni 14 Ctr.; Tultscha 1938 Ctr.; Ismail 6408 Ctr.; Kilia 496 Ctr.; für Constantinopel 10.890 Ctr.; für die Levante 400 Centner.

Mit den beiden Seedampfern „Metternich" und „Odessa" sind von hier 594 Passagiere abgegangen, davon 517 mit der Bestimmung nach Odessa. Die Anzahl der von Odessa angekommenen Passagiere konnte nicht ermittelt werden.

Der Transithandel zwischen Constantinopel und Oesterreich-Ungarn via Galatz, welcher früher bedeutend war, nimmt infolge der Concurrenz der Rustschuk-Varna'er Eisenbahn von Jahr zu Jahr ab.

Verkehr der Localschiffe.

Der Personenverkehr und Waarentransport auf den beiden Linien Galatz-Tultscha-Ismail und Galatz-Ibraila ist seit Jahren auf die von der k. k. priv. Donaudampf-Schifffahrts-Gesellschaft eigens zu diesem Zwecke bestimmten 2 Schiffe „Pest" und „Austria" übergegangen und haben dieselben auch im Jahre 1876 jede fremde Concurrenz ferngehalten.

Ausser diesen beiden Schiffen machte während der Sommermonate der von Turn-Severin hier eingelangte Personendampfer wochentliche Fahrten nach Tultscha und Ismail.

Es fanden somit auf der Linie Galatz-Tultscha-Ismail 4 Fahrten pr. Woche statt (davon 3 durch den Localdampfer „Pest"), u. zw. zweimal blos nach Ismail und zweimal weiter nach Kilia abwärts, so dass auf das ganze Jahr 100 Reisen kommen.

Mit diesen Dampfern sind von hier ca. 7000 Passagiere abgegangen und an 26.000 Ctr. Waaren verschifft worden. Importirt wurde Wolle aus Romanisch-Bessarabien für Speculanten aus Siebenbürgen, ferner die namhafte Menge Fische sowohl für den hiesigen Consum, als auch für Serbien und theilweise für Jassy, Roman und Czernowitz, wohin die Weiterbeförderung mittels Eisenbahn geschah.

Der für die kurze Strecke Galatz-Ibraila bestimmte Localdampfer „Austria“ ist mehr an den Personenverkehr als an den Waarentransport gewiesen. Die Frequenz von Passagieren ist am stärksten in den Sommermonaten, wo ganze Familien Lustfahrten zwischen den eine Stunde von einander entfernt liegenden zwei Schwester-Städten unternehmen.

Von Galatz sind während des Jahres 1876 ca. 50.000 Passagiere nach Ibraila abgegangen — eine seit Jahren nicht erreichte hohe Zahl. An Waaren wurden von hieraus 17.882 Zollctr. expedirt, um 6000 Zollctr. mehr als im Vorjahre.

Die Eisenbahn wird nur während des Winters benützt, die übrige Zeit des Jahres hindurch nur in höchst seltenen Fällen sowohl wegen des hohen Fahrpreises (I. Classe 5 Francs, II. Classe 3·60 Frcs.; dagegen pr. Dampfer 2½ und resp. 1½ Frcs.), als auch wegen der Unbequemlichkeit auf einer so kurzen Strecke, gegenüber dem mit allem Comfort eingerichteten Localdampfer „Austria“.

Schifffahrt auf dem Pruth und Sereth.

Die Schifffahrt auf dem Pruth, welche im Jahre 1872 ins Leben trat, gewinnt von Jahr zu Jahr an Wichtigkeit und Ausdehnung, indem die Reinigungsarbeiten unter den Auspicien der in Galatz tagenden internationalen Pruth-Commission einen erfreulichen Fortgang nehmen. Ausser der im Jahre 1875 bis Falcin beendeten Regulirung des Flusses ist bis Ende 1876 die Strecke zwischen Cotu-Mori und Nemtzeni von den bisherigen Hindernissen gereinigt worden.

Von der Pruthmündung an bis zum genannten Orte liegen auf beiden Seiten des Flusses in geringer Entfernung viele Ortschaften mit guten Ackergründen und haben die Gutsbesitzer aus der Versendung ihrer Bodenproducte auf dem Wasserwege einen sehr grossen Vortheil gezogen, indem sie ihre Waare mit mehr Sicherheit, grösserer Billigkeit und Schnelligkeit nach Galatz führen lassen können, als auf den mit vielen Schwierigkeiten und Verzögerungen verbundenen und zur Regenzeit fast grundlosen Landwegen.

Die Schifffahrt des Jahres 1876 weiset eine Gesammtzahl von 596 Schlepp-Schiffen, Granitzen und Tschams mit einer Gesammttragfähigkeit von 42.468 englischen Tonnen aus und übertrifft das Vorjahr mit 527 Schiffen und 37.116 Tonnen um 69 Fahrzeuge mit 5352 Tonnen.

Von obigen 596 Schiffen sind 38 mit Ladung eingelaufen; dieselben importirten: 16.972 Oka Maismehl, 351.002 Oka verschiedene Waaren (zumeist Colonialien), 6000 Oka Weizenkleien, 30.170 Oka Salz, 5100 Oka Steinkohlen, 151 Stück Pflastersteine und 3874 Stück Bauholz.

Abgegangen sind aus dem Pruth 580 Schiffe mit 41.073 englischen Tonnen, davon 571 beladen und 9 leer. Die ersteren exportirten: 79.927 Kilo Mais, 31.676 Kilo Weizen, 43.932 Kilo Roggen, 21.252 Kilo Gerste, 2438 Kilo Leinsamen, 744 Kilo Fisolen, 8000 Oka Butter, 294.173 Oka Käse, 29.5000 Oka Wein, 12.000 Oka Wolle, 695 Stingine Brennholz, 1240 Tonnen Steine und Sand und 51.400 Oka diverse Waaren. Das Meiste hievon kam im hiesigen Hafen an.

Die Gesammtmenge der ausgeführten Cerealien beträgt 176.788 Kilo, gegen 119.700 Kilo in 1875, somit um 57.087 Kilo mehr.

Der ebenfalls unweit Galatz in die Donau einmündende Serethfluss ist insofern von Bedeutung, als die zahlreichen Flossschiffe mit Bauholz aus den Wäldern der Bukowina und theilweise der nördlichen Moldau auf demselben für diesen Hafen

herabgeschwemmt werden, und die über den Sereth gebaute eiserne Eisenbahnbrücke die Bahnlinien der Moldau mit der Walachei verbindet.

Die Schiffbarmachung dieses Flusses, welcher ein sehr seichtes Fahrwasser, ein unregelmässiges Flussbett und von Maracesti abwärts bis Galatz auf einer Strecke von 100 Kilometern sehr niedrige Ufer hat, wird wohl nie in Angriff genommen werden, da dieselbe mit allzu bedeutenden Kosten verbunden und eine Concurrenz gegen die am Flusse in einer Länge von 184 Kilometern sich hinziehende Eisenbahn kaum denkbar wäre.

Eisenbahnverkehr.

Für die gesammte Handelsbewegung in diesem Hafen ist endlich auch der Verkehr der Eisenbahn von grosser Wichtigkeit, da dieselbe das Haupttransportmittel für die aus den nördlichen moldauischen Districten kommenden und nach Galatz bestimmten Cerealien bildet und den hiesigen Platz in rasche Verbindung mit dem Auslande gebracht hat.

Nach den gemachten Wahrnehmungen ist die Annahme begründet, dass dieser Verkehr sich gegen das Jahr 1875 erhöht habe, indem der Personenverkehr und Waarentransport stärker war.

Der Ertrag an Getreide in den nördlicheren Districten der Moldau stellte sich über eine Mittelernte heraus, so dass für den Export von Galatz aus durchschnittlich ein nennenswerther Vorrath erzielt wurde.

Diese Getreidemengen wurden, als sich gegen Herbst zu die Bestellungen aus dem Auslande mehrten, zum grössten Theile für Galatz gekauft und deren Bezug auf dem schnellsten Wege, nämlich per Eisenbahn, effectuirt.

Anfangs September begannen die Zufuhren und hielten bis gegen Ende October an. Die Transporte häuften sich derart, dass die romanische Gesellschaft Waggons der Lemberg-Czernowitzer Bahn requiriren musste, um ihren contractlichen Verbindlichkeiten nachzukommen. Die Geschäfte wurden in solcher Eile betrieben, dass das zugeführte Getreide nicht erst in die Magazine gebracht, sondern direct auf die Schiffe übergeladen wurde.

Ausser Getreide wurden auch bedeutende Mengen Hülsenfrüchte, Käse, Brennholz und Wein per Bahn nach Galatz gebracht.

Ausgeführt wurde per Bahn der grösste Theil der von hier zu Lande in das Innere exportirten Colonial- und Manufacturwaaren, Maschinen und andern ausländischen Industrie-Erzeugnisse.

Von diesen Artikeln wurde auch Einiges auf mit Getreide hier eingetroffenen Bauernwägen versendet, welche, um nicht leer zurückkehren zu müssen, gegen billiges Entgelt Rückfracht annahmen.

Neben dem Waarentransport ist die Eisenbahn für diesen Hafen auch hinsichtlich des Personenverkehrs von Bedeutung. Derselbe war viel bewegter als im Vorjahre.

Die regen Geschäftsbeziehungen zwischen Galatz, dem einzigen Hafen der Moldau, und sämmtlichen Städten dieses Theiles von Romanien, wie auch mit dem Auslande bringen es mit sich, dass täglich viele Reisende in Galatz eintreffen und von hier abgehen.

Alle ins Ausland reisenden hiesigen Geschäftsleute ziehen der Schnelligkeit halber die Eisenbahn vor und wählen höchst selten den Wasserweg. Dies hatte auch zur Folge, dass die Donaudampfschifffahrts-Gesellschaft die Eilfahrten von Giurgevo-Rustschuk nach Ibraila und Galatz seit 2 Jahren eingestellt hat. Selbst die Personen-Dampfer, welche noch auf der Strecke Orsova-Galatz verkehren, haben während des Jahres 1876 sehr wenige Passagiere nach Galatz gebracht oder von hier nach dem Auslande geführt.

Handels- und Schifffahrtsverhältnisse von Saigon im Jahre 1876.

Saigon. Das Jahr 1876 war dem hiesigen Handel im Allgemeinen günstig und es wurde sowohl im Import wie im Export ein anschuliches Geschäft erzielt. Den Verkehr mit Chochinchina unterhält fortwährend zunächst China, es fällt deshalb der verhältnissmässig grösste Antheil an demselben den Chinesen zu, die sich zum Nachtheil der Europäer von Jahr zu Jahr mehr ausdehnen.

Den Import betreiben zwar hauptsächlich Europäer, so dass die Chinesen, in deren Händen sich der Kleinhandel nahezu ausschliesslich befindet, dort, wo es sich nicht um chinesische Artikel handelt, genöthigt sind, die Vermittlung der hier oder in Singapore etablirten europäischen Häuser in Anspruch zu nehmen.

Im Export dagegen haben die Chinesen weitaus die Oberhand, und der Reis, welcher seinen Weg nach China findet und ungefähr ⁴/₅ der ganzen Ausfuhr bildet, wird zum grössten Theil von ihnen verschifft.

Das Geschäft in Tonkin hat während des Jahres 1876 bedeutend zugenommen und verspricht überhaupt mit der Zeit eine ansehnliche Ausdehnung zu gewinnen, nur participirt Saigon bis jetzt beinahe gar nicht daran, sondern ist es vielmehr die Nachbarcolonie Hongkong, welche denselben an sich zieht.

Import.

Englische Manufacturwaaren. Im Jahre 1876 wurden ca. 9600 Colli eingeführt, deren Werth einer Million Dollar ziemlich nahe kommen dürfte.

Steinkohlen. Die Einfuhr dieses Artikels beziffert sich auf ca. 4000 Tons australische und ca. 1000 Tons englische, was zu einem Preise von 9 Doll. pr. Ton für die erstere und von 11 Doll. für die letztere Sorte ca. 47.000 Doll. ausmacht.

Wein. Es wird ausschliesslich französisches Product importirt, und zwar kamen davon im Jahre 1876 beiläufig 7000 Fässer und 5000 Kisten im Gesammtwerthe von ca. 200.000 Dollar.

Bier. Auch dieses Getränk wird hier in bedeutender Menge consumirt, hauptsächlich aber norwegisches Erzeugniss. Der Gesammtimport betrug in 1876 ca. 7000 Kisten und 500 Fässer, deren Werth sich auf ca. 60.000 Doll. veranschlagen lässt.

Von andern Einfuhrgegenständen sind zu erwähnen:

		Menge	Werth, Dollar
Cognac	Kisten	3.000	15.000
Wermuth	"	13.000	22.000
	Fässchen	800	
Andere Spirituosen . . .	Kisten	8.500	?
Mehl	Säcke	12.200	100.000
	Fässchen	7.900	
Cement	"	6.600	30.000
Eisen	Tons	1.500	150.000

Ausser den vorerwähnten Artikeln kommen wohl noch Zucker, Conserven, Erdöl, Mineralwässer, Seife, Kerzen, Farbstoffe, Eisenwaaren und Quincaillerien aller Art, Bekleidungsstoffe u. dgl. hier zur Einfuhr, doch lässt sich deren Menge und Werth nicht bestimmen.

Export.

Reis. Im Laufe des Jahres 1876 wurden von hier 5,772.341 Piculs (gegen 5,577.268 Piculs in 1875) nach folgenden Richtungen verschifft:

	Piculs		Piculs
China	4,500.420	Europa	88.140
Java	764.542	Cuba	10.000
Singapore	301.350	Südamerika	35.450
Mauritius und Bourbon . .	72.439		

Der Werth dieser Ausfuhr beläuft sich bei einem Durchschnittspreise von 1·40 Doll. pr. Picul auf 8,081.277 Dollar.

Baumwolle. Es wurden ca. 36.000 Piculs abgeladen, wovon der grösste Theil wie gewöhnlich nach China ging. Der Werth derselben dürfte 180.000 Dollar repräsentiren.

Seide. Im Jahre 1876 kamen ca. 240 Piculs im beiläufigen Werthe von 100.000 Doll. zur Verladung, und gingen über Singapore nach den Burmah-Häfen.

Rohzucker wurde nicht zur Ausfuhr gebracht. Das hiesige Erzeugniss deckte nicht einmal den inländischen Bedarf und es wurden grössere Quantitäten dieses Artikels aus den Provinzen des benachbarten Königreichs Annam bezogen.

Pfeffer. Die Production dieses Artikels, die hauptsächlich in den an Cambodge grenzenden Provinzen Hatien und Chandoc ihren Sitz hat, nimmt wohl von Jahr zu Jahr zu, das Meiste davon wird aber in annamitischen Booten nach dem nahen Bangkok gebracht, so dass nur wenig über Saigon transitirt. Im Jahre 1876 betrugen die diesfälligen Abladungen nur 2000 Piculs für ca. 15.000 Dollar.

Fische. Dieser Artikel nimmt von hier seinen Weg nach China, Singapore und Java, und ist es hauptsächlich die erstgenannte Richtung, wohin derselbe Abfluss findet. Im Jahre 1876 wurden ca. 115.000 Piculs Fische von hier weiter befördert, die einen Gesammtwerth von ungefähr 500.000 Doll. repräsentiren.

Häute gingen ca. 7000 Piculs für 80.000 Doll., Cardamomen 35 Piculs für 6000 Doll. ausser Landes.

Erwähnenswerthe Exportartikel sind noch: Hörner, Schildkrötenschalen, Elfenbein, Hausenblase, Menschenhaare und Matten.

Schifffahrt.

Der Reisexport aus diesem Hafen beschäftigt regelmässig das ganze Jahr hindurch eine grosse Anzahl Schiffe, die grösstentheils für Reisen nach Hongkong befrachtet werden.

Da im Jahre 1876 fortwährend zahlreiche Dampfer an der Küste zur Verfügung standen, so wurden die Frachtraten verhältnissmässig niedrig gehalten. Im Durchschnitt zahlte man von hier nach Hongkong 25 Cents, nach Java 30 Cents, nach Singapore 20 Cents pr. Picul von 133⅓ Pfd. engl.

Im Jahre 1876 sind hier 377 Dampfer und Segelschiffe (Postdampfer nicht inbegriffen) mit einer Gesammttragfähigkeit von 330.280 Tons eingelaufen, nämlich:

		Tons
27	dänische Dampfer und Segelschiffe von	24.604
24	deutsche " " " "	16.929
214	englische " " " "	158.348
90	französische " " " "	112.546
14	holländische " " " "	14.281
2	norwegische Segelschiffe von	734
2	schwedische " "	620
1	spanisches " "	574
3	siamesische " "	1.644

Das Hafengeld beträgt 2 Francs, wenn Schiffe beladen ein- und ausgehen; 1 Franc, wenn sie nur eingehend oder ausgehend beladen sind. Schiffe, die in Ballast ankommen und ebenso ausgehen, sind gebührenfrei. Dampfer bezahlen die Abgabe für jede Reise, Segelschiffe alle 4 Monate.

Wirthschaftliche Verhältnisse der Insel Cuba im Jahre 1876.

Havana. Die finanzielle Lage der Insel Cuba war im Jahre 1876 nichts weniger als günstig. Als Hauptursachen dafür sind zu erwähnen: die Aussicht auf eine schlechte Zuckerernte, deren Ertrag nur auf $^2/_3$ eines guten Durchschnittsjahres geschätzt wurde; schlechte Zuckerpreise im Auslande; endlich der voraussichtlich gänzliche Verlust der Tabakernte infolge anhaltender Dürre.

Im Allgemeinen wird der Werth der Gesammtproduction dieser Insel in einem guten Durchschnittsjahre auf 100 Mill. Dollar Geld veranschlagt, es war daher selbst bei der günstigsten Annahme für 1875/76 kaum ein Betrag von 75—80 Mill. zu erwarten.

Im October 1876 wurde mittels Erlass des hiesigen Gouvernement die Einfuhr von Puerto Rico-Tabak nach der Insel Cuba verboten. Es hatte nämlich schon seit einiger Zeit ein bedeutender Import dieser Tabaksorte stattgefunden, die hier zu Cigarren verarbeitet wurde, welche dann als echte Havanas wieder zur Ausfuhr gelangten. Ausserdem wurde der noch schlechtere Domingo-Tabak in nicht unbeträchtlichen Mengen als Puerto Rico-Tabak zu gleichem Zwecke eingeschmuggelt.

Derlei Missbräuche erregten in den betheiligten Kreisen die Besorgniss, dass dadurch der Ruf der echten Havanas leiden und somit der Industrie der Insel ein beträchtlicher Schaden erwachsen könnte; und deshalb wurde jenes Einfuhrverbot erlassen, welches dem Uebelstand nach Thunlichkeit abhelfen soll.

Im November 1876 wurde die seinerzeit zugestandene Vergünstigung, dass die Regierungscassen die fremden Goldmünzen mit einer Prämie von 5—6 pCt. über ihren nominellen Werth annahmen, wieder aufgehoben, da der Zweck, welchen man mit dieser Massnahme erreichen wollte, und der darin bestand, die Einfuhr und den Umlauf von gemünztem Golde zu fördern und dadurch die Prämie, welche dieses Metall gegen das hiesige Papiergeld genoss, zu verringern, nichts weniger als erreicht wurde.

Das Publicum im Allgemeinen wollte das fremde Gold nicht mit der erwähnten Prämie annehmen, so dass diese letztere nur einigen wenigen Bevorzugten und den Speculanten zugute kam, während die Regierung bei der Wiederveräusserung des eingenommenen fremden Goldes sogar Schaden erlitt.

Im November 1876 verfügte ferner die Regierung, dass die bereits früher gesetzlich eingeführte 30percentige Einkommensteuer mit 1. Januar 1877 in Kraft zu treten habe, und zwar derart, dass 25 pCt. in Gold, der Rest in Papiergeld entrichtet wird. Der Ertrag dieser Steuer wurde zur Amortisirung des Papiergeldes bestimmt.

Der Rückblick auf die commerzielle Thätigkeit des Jahres 1876 ist keineswegs ein erfreulicher; das Geschäft lag in allen Zweigen gänzlich darnieder.

Der Import von gemünztem Golde betrug in 1876 6,168.553 Dollar, gegen 8,036.362 und resp. 5,886.281 Doll. in den Jahren 1875 und 1874. Dagegen beziffert sich der Werth der Goldausfuhr mit 2,392.126 Doll., gegen 3,722.761 und resp. 2,285.079 Dollar in beiden Vorjahren.

Die Geldprämie schwankte in 1876 zwischen 105 und 138 pCt., gegen 91 bis 148 pCt. in 1875, und 49 bis 200 pCt. in 1874. Der Bankdisconto betrug 10 bis 12 pCt. für 3- und 6-Monatpapier.

Der Betrag der für Rechnung der Regierung in Umlauf befindlichen Noten der spanischen Bank belief sich am Schlusse des Jahres 1876 auf $48^1/_4$ Mill. Dollar.

In dem System der allmäligen Aufhebung der Sklaverei ist keine Aenderung eingetreten; die Emancipation schreitet langsam aber sicher vorwärts. Der Mangel an Arbeitskräften macht sich auf dem Lande sehr fühlbar, doch ist bis jetzt nichts versucht worden, um dem Uebel abzuhelfen.

Im Jahre 1876 liefen hier im Ganzen 1650 Schiffe von 746.556 Registertonnen ein, gegen 1776 Schiffe von 766.865 Registertonnen in 1875, und 1847 Schiffe von 836.187 Registertonnen in 1874. Der Flagge nach befanden sich unter den Einläufen des Jahres 1876 folgende Fahrzeuge:

Flagge	Schiff-zahl	Tonnen-gehalt	Flagge	Schiff-zahl	Tonnen-gehalt
Amerikanische . . .	701	355.750	Deutsche	19	22.698
Spanische	547	179.391	Schwedische	12	4.583
Britische	97	46.059	Italienische	3	1.183
Französische	70	50.352	Andere	7	3.041
Norwegische	54	19.034			

Oesterreichisch-ungarische Schiffe berührten Havana im Jahre 1876 nicht.

Die Zuckerausfuhr von Havana betrug 654.905 Kisten und 106.098 Oxhoft, gegen 945.251 Kisten und 90.045 Oxhoft in 1875, und 878.578 Kisten und 66.271 Oxhoft in 1874. Aus dem Hafen von Matanzas gelangten in 1876 104.095 Kisten und 106.098 Oxhoft Zucker zur Verschiffung.

Von hier wurde ausserdem exportirt:

		1876	1875
Melasse	Oxhoft	16.202	14.538
Honig	Drittel	1.479	1.492
Wachs	Arroben	7.517	9.240
Rum	Pipen	12.923	9.566
	Säcke	.	112
Tabak, roher	Ctr.	104.953	138.952
Cigarren	Mill.	209½	164½

Die Hauptgegenstände der im Jahre 1876 stattgefundenen Einfuhr sind: Getrocknetes Fleisch 244.361 Ctr.; Klippfisch 313.667 Kisten und Fässer; Weizenmehl 338.877 Säcke und Fässer; Reis 417.549 Säcke; Schmalz 20.498 Fässer, 3599 Oxhoft und 30.048 Drittel; Wein 83.695 Pipen, 9300 Fässer und 44.268 Kisten; Fassdauben 39.712 Päcke; Bretter für Zuckerkisten 251.062 Päcke; Kohlen 112.560 Tonnen; Olivenöl 426.445 Fässer und 16.823 Kisten; Petroleum 154.110 Kisten und Fässer; Bier 35.511 Fässer, 14.978 Oxhoft und 2668 Kisten; Bohnen 162.804 Fässer und Säcke; Kerzen 54.107 Kisten; Vieh 33.279 Stück; Kaffee 41.648 Säcke; Mais 192.723 Säcke; Genever 204.649 Kisten; Kartoffeln 154.314 Fässer; Salz 149.364 Ctr.; Teigwaaren 102.766 Kisten; Strohpapier 218.493 Riess.

Die Anzahl der während des Jahres 1876 in Trinidad de Cuba angekommenen Schiffe und deren Tonnengehalt war abermals geringer als im Vorjahre, eine natürliche Folge der geringeren Production jenes Districtes.

Die daselbst noch existirenden wenigen Pflanzungen, deren Zahl auf 21 zusammengeschmolzen ist, haben sich infolge der kleinen Ernte und bei den aussergewöhnlich niedrigen Zuckerpreisen nur mit grösster Mühe vor gänzlichem Ruin retten können. Die hauptsächliche und fast einzige Ertragsquelle des Districtes von Trinidad de Cuba besteht eben in den Zuckerpflanzungen, und je mehr deren Productionsfähigkeit reducirt wird, desto fühlbarer nimmt dort Wohlstand und Verkehr ab.

Die Waareneinfuhr im Hafen von Trinidad war ganz den obwaltenden Verhältnissen angemessen, wovon auch die vielen in Ballast angekommenen Schiffe Zeugniss geben.

Ausser den von auswärts zu beziehenden nothwendigen Lebensmitteln beschränkten sich daselbst die directen Zufuhren auf einige Ladungen Steinkohlen und die

erforderlichen Küperei-Effecten zur Beschaffung der Gebinde für die zu exportirenden Producte.

Im Laufe des Jahres 1876 kamen im Hafen von Trinidad de Cuba 61 Handels-Fahrzeuge von 16.458 Tonnen an, welche sich der Flagge nach folgendermassen vertheilen:

Flagge	Schiffzahl	Tonnengehalt
Amerikanische	39	11.340
Englische	15	3.611
Spanische	5	854
Deutsche	1	467
Norwegische	1	186
Zusammen . .	61	16.458
Dagegen in 1875 . .	66	20.397

Von diesen 61 Schiffen kamen aus europäischen Häfen: 5 mit Lebensmitteln und Stückgütern, 1 mit Kohlen, 1 mit Lebensmitteln und Kohlen; aus amerikanischen Häfen: 7 mit Lebensmitteln und Stückgütern, 5 mit Kohlen, 6 mit Küperei-Effecten, 36 in Ballast.

Die Ausfuhr aus Trinidad de Cuba während des Jahres 1876 umfasste folgende nach den Vereinigten Staaten bestimmte Haupterzeugnisse des Landes: 20.517 Fässer und 404 Kisten Zucker, 7098 Fässer Melasse; dagegen im Vorjahre: 20.341 Fässer Zucker, 9198 Fässer Melasse, 1297 Gallonen Honig.

Auch für die commerziellen Verhältnisse von St. Jago de Cuba hat das Jahr 1876 keine Besserung gebracht; Handel und Verkehr blieben andauernd gelähmt.

Zwischen Oesterreich-Ungarn und jenem Seeplatze haben keine directen Transactionen stattgefunden; auch sind keine Schiffe unter nationaler Flagge daselbst eingelaufen.

Im Ganzen kamen während des genannten Jahres 273 Kauffahrer von 94.475 Tonnen (einschliesslich der regelmässig wiederkehrenden Dampfer) von überseeischen Plätzen nach St. Jago de Cuba, nämlich:

Flagge	Schiffzahl	Tonnengehalt
Spanische	134	32.993
Englische	45	10.686
Amerikanische	57	20.036
Norwegische	5	1.371
Französische	26 *)	28.313 *)
Deutsche	2	422
Holländische	4	654

Die im Jahre 1876 von St. Jago und Guantanamo aus stattgefundenen Verschiffungen von Landesproducten im Gesammtwerthe von ca. 5 Mill fl. (gegen 5.300.000 fl. im Vorjahre) bestanden in 1.210.700 Pfd. Kaffee, 30.927 Fässern, 2146 Tierces, 2792 Barrels, 1023 Kisten und 1587 Säcken Zucker, 77 Tierces Honig, 6941 Ballen Tabak, 6736 Puncheons Rum, 7983 Säcken Cacao, 30 Ballen Wachs, 150 Tonnen Kupfer, 27.200 Bündeln Palmblätter.

*) Darunter 24 Dampfer von 27.761 Tonnen der Compagnie Générale Transatlantique.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem k. und k. Generalconsul in Leipzig, Ministerialrath Joseph Ritter v. Grüner, anlässlich seiner über eigenes Ansuchen erfolgten Versetzung in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen, treuen und aufopfernden Dienste die Allerhöchste Zufriedenheit huldreichst zu bezeugen geruht.
(Allerhöchste Entschliessung vom 21. Februar 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den bei dem k. und k. Generalconsulate in Warschau in Verwendung stehenden Viceconsul Theodor Neumann zum Consul in Widdin allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 21. Februar 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Handelsmann J. F. Berndes in Havana zum unbesoldeten Generalconsul dortselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.
(Allerhöchste Entschliessung vom 23. Februar 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der bei dem k. und k. Generalconsulate in Shanghai in Verwendung stehende k. und k. Dolmetsch-Kanzler Joseph Haas das Ritterkreuz des Ordens der italienischen Krone annehmen und tragen dürfe. (Allerhöchste Entschliessung vom 1. März 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Handelsmann Rudolph Hochkofler in San-Francisco zum unbesoldeten Consul dortselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.
(Allerhöchste Entschliessung vom 22. März 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem k. und k. Generalconsul-Stellvertreter und Commerzkanzlei-Director in London, Ministerialrath Dr. Karl Ritter v. Scherzer, den Stern zu dem ihm bereits verliehenen Komthurkreuze des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 6. April 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem k. und k. Viceconsul in Bottuschan Ludwig Udrycki v. Udryce das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 6. April 1878.)

— Der neuernannte k. und k. Consul Adolph Osterloh in Richmond hat seine Amtsthätigkeit bereits begonnen.

— Der neuernannte k. und k. Consul H. Claussenius in Chicago hat die Amtsleitung übernommen.

— Der neuernannte k. und k. Viceconsul C. L. Marc in Samos hat die Amtsleitung übernommen.

— Der zum k. und k. Viceconsul und Leiter des k. und k. Consulates in Tripolis (Barbaresken) ernannte Saul Labi hat die Amtsgeschäfte übernommen.

— Der zum k. und k. Consularagenten in Mariupol ernannte Nicolò Tripkovich hat sein Amt angetreten.

— Der k. und k. Generalconsul Karl Wilhelm Gross in Rio de Janeiro hat sich auf Urlaub begeben und den dortigen Kaufmann J. E. Berla mit der interimistischen Leitung der Amts-Geschäfte betraut.

Die internationale Fleischversorgung von London.

London. Auf keinem Gebiete wirthschaftlicher Thätigkeit haben sich in England seit etwa zwei Jahren so wichtige Veränderungen vollzogen, als auf dem Gebiete der Fleischversorgung. Was noch vor Kurzem ein unerfüllbarer ökonomischer Traum schien, ist zur erfreulichen Thatsache von unberechenbarer Tragweite geworden.

Obschon Grossbritannien und Irland im Verhältniss zu ihrem Flächenraum den höchsten Viehstand in ganz Europa aufweisen und zusammen beiläufig 10 Mill. Stück Rindvieh, 33 Mill. Schafe und $3^1/_2$ Mill. Schweine besitzen, so ist doch der Fleischverbrauch bei der Londoner Bevölkerung ein so gewaltiger, dass dafür die jährliche einheimische Production bei weitem nicht ausreicht und ein grosser Theil des Fleisch-Bedarfs (in London allein ca. 165.000 Tonnen jährlich oder etwa 3170 Tonnen wochentlich) aus dem Auslande beschafft werden muss.

Welche bedeutende Rolle dieser Handelsartikel in den Einfuhrlisten spielt, geht aus der Thatsache hervor, dass jährlich in runder Summe 260.000 Stück Hornvieh, 980.000 Stück Schafe und 70.000 Stück Schweine im Werthe von mehr als 7 Mill. Pfund Sterling, grösstentheils aus Deutschland, Holland, Dänemark, Portugal, Spanien, Belgien u. s. w., importirt werden.

Leider haben in den letzten Jahren verschiedene Umstände zusammengewirkt, um den Handel mit Schlachtvieh nach England zu beeinträchtigen und denselben zu einem gar gewagten Unternehmen zu machen.

Zu den gewöhnlichen Nachtheilen eines Transports lebender Thiere aus grossen Entfernungen, wie z. B. kostspielige Fracht (8—10 Pfd. Strlg. pr. Stück), Waggon-Wechsel auf den Eisenbahnen und die dadurch vermehrte Gefahr der Ansteckung, Verlust durch Erkrankung oder Tod während einer stürmischen Fahrt oder auf langen Reisen, gesellte sich in letzterer Zeit noch der Ausbruch von Seuchen aller Art, von Mundfäule und Klauenkrankheit, so dass bei den strengen Massregeln, welchen der Viehtransport nach England unterworfen ist, dieser Geschäftszweig zahllose Gefahren mit sich führt und weit mehr Chancen des Verlustes als lohnenden Gewinnes bietet.

Aus Ungarn und Russland hat deshalb der Viehimport gänzlich aufgehört und auch aus andern Theilen Europa's war in letzterer Zeit eine Abnahme desselben bemerkbar, welche die Fleischpreise empfindlich in die Höhe trieb.

Man kam daher auf den Ausweg, präservirtes Rind- und Hammelfleisch in hermetisch verschlossenen Zinnbüchsen aus Australien und Amerika einzuführen, und zwar warf sich die Speculation mit so blindem Eifer auf diesen neuen, Gewinn verheissenden Geschäftszweig, dass in Australien allein in kurzer Zeit nicht weniger als 55 Gesellschaften zur Bereitung von präservirtem Fleisch entstanden, welche im Jahre 1872 über 17.600 Tonnen Ochsen- und Hammelfleisch im Werthe von 906.000 Pfd. Strlg. nach London exportirten.

Bald zeigte sich jedoch, dass auch dieses Verfahren nicht das Geeignetste ist, um die grosse Menge dauernd mit billigem und ihr zusagendem Fleisch zu versehen.

Man erkannte rasch, dass präservirtes Fleisch wohl auf Schiffen und in Festungen, sowie für die Versorgung grosser Truppenkörper u. s. w. ein unschätz-

hares Surrogat bilde, dass dasselbe aber selbst bei der vorzüglichsten Bereitungsart nicht im Stande sei, frisches Fleich im täglichen Leben zu ersetzen.

Immer deutlicher stellte sich heraus, dass die Fleischfrage erst dann als gelöst betrachtet werden könne, wenn es durch irgend ein Verfahren ermöglicht wird, aus allen Gegenden der gemässigten Zone, welche Ueberfluss an Schlachtvieh haben, frisches Fleisch an die europäischen Seeplätze zu schaffen.

Der „Dry-air Refrigerator“ oder Abkühlungsapparat, eine nordamerikanische Erfindung, erfüllt nun diese Aufgabe in der befriedigendsten Weise. Der Process besteht der Hauptsache nach darin, dass das Fleisch von directer Berührung mit dem Eise ferngehalten, dagegen in einen in der Regel 60′ langen Abkühlungsraum (refrigerating room) gebracht wird, durch welchen man mittels eines Fächerwerks eine trockene eisige Zugluft beständig hindurchführt.

Das Eisreservoir (ice-box) ist gross genug, um 30—40 Tonnen Eis aufnehmen zu können; das Fächerwerk wird durch die Dampfmaschine des Schiffs in Bewegung gesetzt.

Die heerdenreichen Weststaaten der nordamerikanischen Union liefern die Thiere, welche mehrere tausend Meilen weit mit der Eisenbahn nach New-York befördert, und daselbst einen Tag vor der jeweiligen Abfahrt der englischen Dampfer geschlachtet werden.

Eine besondere Sorgfalt wird namentlich darauf verwendet, das Fleisch vor der Verschiffung in einer sog. Kühlkammer (chill-room) 24—48 Stunden hindurch einem beständigen Luftzug auszusetzen, um die animalische Wärme gänzlich daraus zu entfernen.

Hierauf werden die für eine Schiffsladung bestimmten Thiere (gemeiniglich 160 bis 200 Stück Rinder im Gewichte von 300 bis 500 Pfund pr. Stück) geviertheilt, in Sackleinwand eingenäht und auf den Dampfer gebracht, wo man die Stücke in dem bereits beschriebenen Abkühlungsraum an starken eisernen, an der Decke angebrachten Haken aufhängt.

Während der Reise nach Europa darf in diesem Raum, welcher für die Beförderung von 160 Stück geschlachteten Rindern ungefähr 30—35 Tonnen Eis erfordert, die Temperatur weder über 38 Grad Fahrenheit (+ 3 Celsius) steigen, noch viel darunter sinken, indem bei 32 Grad Fahrenheit oder dem Gefrierpunkte das Fleisch bereits empfindlichen Schaden erleiden würde.

Was diese ebenso einfache als geniale Erfindung noch werthvoller macht, ist der Umstand, dass der ganze Apparat mit einem Kühlraum von 2300 Kubikfuss nur auf ca. 180 Pfd. Strlg. zu stehen kommt, und dass die Adaptirungskosten desselben auf Dampfschiffen und in Eisenbahnwaggons, woselbst das Fächerwerk mittels eines an den Rädern der Waggons angebrachten Hebels in Bewegung gesetzt wird, höchstens 50—60 Pfd. Strlg. betragen, derart, dass im Verhältniss zu den günstigen Resultaten, welche das neue Verfahren der Landwirthschaft in sichere Aussicht stellt, die Herstellungskosten eine verschwindend kleine Summe ausmachen.

Das Experiment, dessen praktischer Werth für das gewöhnliche Leben und dessen nachhaltiger Einfluss auf die Fleischpreise von London ursprünglich stark angezweifelt wurde, hatte einen überraschenden, durchgreifenden Erfolg.

Vorzügliches Ochsen- und Hammelfleisch aus den westlichen Staaten der Union, welches 14 Tage vorher in New-York und Philadelphia geschlachtet werden war, kam mit Benützung des Abkühlungsapparats in ganz ausgezeichnetem Zustande in London an, so dass es von dem besten englischen Fleisch nicht unterschieden werden konnte.

Und als der Refrigerator auch während der heissen Sommermonate sich bewährte, war der Bestand des Unternehmens völlig befestigt und gesichert. Während im Jahre 1875 die Einfuhr von in New-York geschlachtetem frischen Fleisch nach England erst

1750 Tonnen im Werthe von 97.300 Pfd. Strlg. betrug, ist das importirte Quantum im Jahr 1876 auf 8540 Tonnen im Betrage von 462.950 Pfd. Strlg. gestiegen.

Die Fracht für die Beförderung frischen Fleisches aus den Häfen der nordamerikanischen Union oder Canada's nach London beträgt zwischen 27½—30 s. per Messtonne und 5 pCt. Prämium oder ca. ¾ d. pr. Pfund, während für den Transport lebender Thiere die Fracht auf ca. 3 d. pr. Pfund zu stehen kommt.

In einem einzigen Monate, im März 1877, wurden 6,707.000 Pfund frisches Fleisch importirt, was die Gesammteinfuhr für die Zeit von Juli 1876 bis incl. März 1877 auf die namhafte Menge von 30 Mill. Pfund bringt.

Dieser so massenhafte Import äusserte bald seine wohlthätige Wirkung auf den Fleischmarkt.

Eine eigene Markthalle für den Verkauf von amerikanischem Fleisch wurde im Mittelpunkt des Geschäftsverkehrs, in der Upper Thames Street eröffnet, gross genug, um darin 20.000 Tonnen frisches Fleisch aufbewahren zu können, und mit einem Eishaus versehen, welches 500 Tonnen Eis zu fassen vermag und mit den Fleischmagazinen und dem Kühlungsapparat in directer Verbindung steht.

In diesem grossartigen Locale, welches eine Ausdehnung von 1 Acre hat, wird gegenwärtig das Pfund Fleisch je nach Qualität zu 6½—8 d. verkauft, während einheimisches Rindfleisch am Londoner Markte auf 12 d., beste Qualität sogar auf 14 d. pr. Pfund zu stehen kommt.

Der Einfluss, welchen eine so beträchtliche Ermässigung der Fleischpreise auf die wirthschaftlichen Verhältnisse der Bevölkerung üben muss, ist einleuchtend. Eine sparsame englische Familie von 10 Personen, welche durchschnittlich 35 Pfund Fleisch pr. Woche consumirt, erzielt durch die Verwohlfeilung dieses Nahrungsmittels ein jährliches Ersparniss, bedeutend genug, um für die Mehrzahl der Bevölkerung mit Rücksicht auf ihr Einkommen eine fühlbare Erleichterung zu bilden.

Noch mehr in die Augen springend ist der Gewinn, wenn man den Vortheil in Betracht zieht, welcher durch eine billigere Fleischversorgung für die Gesammtheit erwächst.

Im Jahre 1875 wurden in ganz Grossbritannien an im Lande erzeugtem, sowie an importirtem Fleisch aller Art 33,697.780 Ctr. consumirt. Wenn man von dieser beträchtlichen Menge infolge der durch den amerikanischen Fleischimport verursachten Reduction der Preise nur 2 d. pr. Pfund in Abzug bringt, so ergiebt dies für die ganze Nation ein jährliches Ersparniss von ca. 31,451.264 Pfd. Strlg., ohne dass deshalb die Bevölkerung schlechter gelebt, oder irgend eine Entbehrung sich auferlegt hätte.

Je mehr die Bedeutung der internationalen Fleischversorgung für das Wirthschaftsleben sich geltend macht, desto grossartigere Dimensionen wird dieselbe annehmen.

Unzählig und unabsehbar sind die Gebiete, aus welchen der europäische Fleisch-Bedarf gedeckt zu werden vermag. Nicht nur zahlreiche Agriculturstaaten der nordamerikanischen Union, wie: Illinois, Kentucky, Ohio, Indiana, Kansas, Colorado, Texas u. s. w., bieten unerschöpfliche Bezugsquellen, auch die La Plata-Staaten, Australien und Neuseeland mit ihren grossen Rinder- und Schafheerden treten als Concurrenten auf.

Welch unermessliche Länderstrecken namentlich in den nordamerikanischen Freistaaten für die Viehzucht noch vorhanden sind, mag daraus entnommen werden, dass der Census vom Jahre 1870 den Flächenraum an Weidegründen der vorzüglichsten Art mit nicht weniger als 280,482.000 Acres beziffort, auf welchen gegenwärtig ausser Schafen, Pferden und Maulthieren 28,000.000 Stück Rindvieh im Werthe von 1800 Mill. Gulden weiden. Während in England auf je 100 Acres Weideland in runder Zahl 33 Rinder kommen, wird derselbe Flächenraum in Nord-Amerika nur von 18 Rindern eingenommen.

Von diesem Rinderstand können jährlich 6 Mill. Stück im Fleischgewichte von 4200 Mill. Pfund (à 700 Pfd. pr. Stück) geschlachtet und auf den Markt gebracht werden. Nachdem in Nordamerika die Fleischconsumtion im jährlichen Durchschnitte ca. 100 Pfund pr. Kopf beträgt, so verbleibt für die Ausfuhr noch eine sehr ansehnliche Menge.

In Chicago kostet das Pfund bestes Rindfleisch 4 – 5 d., in New-York 5—6 d., in London $7^1/_2$—8 d., und da die Frachtspesen über den Ocean kaum $^1/_2$ d. ausmachen, so erübrigt noch immer ein genügender Betrag, um die Ausfuhr lohnend zu gestalten.

In der That hat der Export von frischem Fleisch aus New-York und Philadelphia bereits ganz bedeutende Dimensionen angenommen. Derselbe ist von 30.000 Pfund im October 1875 auf 8,578.200 Pfund im April d. J. gestiegen und hat im Ganzen seit Beginn der Verschiffungen im Herbst 1875 eine Gesammtmenge von 42,857.000 Pfund im Gesammtwerthe von 3,864.794 Dollar erreicht.

In neuester Zeit haben die amerikanischen Fleischexporteure ihr Augenmerk hauptsächlich darauf gerichtet, den Eisenbahntransport von lebendem Schlachtvieh möglichst zu verringern und abzukürzen; sie gehen deshalb mit dem Plane um, die Schlachthäuser mehr nach Westen zu verlegen, und so den europäischen Markt mit frischem Fleisch zu versehen, welches aus dem Thale des Mississippi stammt und für die fremdländischen Märkte hergerichtet wurde.

Ein höchst beachtenswerther Umstand ist es, dass mit Benützung des Refrigerators nicht blos Fleisch, sondern auch Fische, Geflügel, Wildpret, Butter, Gemüse, Früchte, kurz alle Arten von leicht verderblichen Artikeln viele tausend Meilen weit transportirt und monatelang in vorzüglichem Zustande erhalten werden können.

Wirthschaftliche Verhältnisse von Rangoon im Jahre 1876.

Rangoon. Der Ertrag der Reisernte hat im Jahre 1876 den gehegten Erwartungen nicht entsprochen und blieben die Ausfuhren bedeutend hinter denen der nächstfrüheren Perioden zurück.

In einigen Districten der Provinz Pegu war ein Theil der Ernte in der Regenzeit von 1875 durch Ueberschwemmungen zerstört worden, man hoffte jedoch, dass die grössere Ausdehnung der bebauten Landfläche diesen Ausfall ausgleichen würde — eine Erwartung, die sich leider nicht bestätigt hat.

Es fällt sehr schwer, vor dem Anfang der Verschiffungssaison genaue Informationen über den muthmasslichen Ernteertrag zu erhalten, weil die meistens von Eingebornen aufgenommenen Messungen unzuverlässig sind. Da überdies auch eine von Ober-Burma (Burma proper) aus am hiesigen Markt auftretende Frage für Reis sich nicht im voraus abschätzen lässt, wird ein sicheres Urtheil über die zur Ausfuhr kommende Ernte unmöglich. So war man erst im Mai 1876 im Stande, die Lage der Dinge klar zu übersehen, und weil die Exporteure trachteten, ihren Bedarf mit ängstlicher Beschleunigung zu sichern, so wurden die Preise für Paddy (ungeschälten Reis) rasch in die Höhe getrieben.

Der Verlauf des Geschäftes wäre ohne Zweifel ein unbefriedigender geworden, wenn nicht zwei günstige Umstände den Exporteuren zu Hilfe gekommen wären, und zwar erstens die durch die Herabdrückung des Silberwerthes in Europa stark fallenden

Wechselcourse, welche im Juni und Juli bis auf 1 s. $7\frac{1}{2}$ d. pr. Rupie sanken; zweitens der in der letzten Hälfte der Reissaison sich stetig bessernde Stand des Londoner Marktes, welcher auf die Meldung, dass von hier um ca. 50.000 Tons weniger als im Vorjahre verschifft werden würde, eine steigende Tendenz annahm und den Kaufleuten eine günstige Realisirung späterer Abladungen möglich machte.

Der Anbau der Baumwollpflanze ist im Jahre 1876 vernachlässigt worden; dagegen waren Häute, Catechu und namentlich Teakholz gleich gesucht wie in früheren Jahren.

Während sich nun die niedrigen Course für die hiesigen Exporteure vortheilhaft erwiesen, haben die Importeure und indirect die europäischen Fabrikanten schwer unter den obwaltenden Verhältnissen gelitten. Das Einfuhrgeschäft befindet sich seit dieser Zeit in einer ungesunden Lage und es wird einer geraumen Frist bedürfen, bis das Vertrauen ganz zurückgekehrt ist.

Bezüglich der Hauptausfuhrwaaren dieses Platzes ist für 1876 Folgendes hervorzuheben.

Der Export von Reis stellt sich dem Vorjahre gegenüber also:

Bestimmung	1876	1875
	Tons à 2040 lb.	
Europa	281.785	331.996
China, Indien und Malacca-Strasse	58.968	54.931
Australien, Südamerika und sonstige Plätze	1.133	2.151
Zusammen . .	341.886	389.078

Die ersten Anfuhren von neuem Paddy kamen Mitte Januar an den Markt und Preise eröffneten mit 55 Rupien pr. 100 Baskets Natsein-Qualität (gleich 4 s. $9\frac{1}{2}$ d. pr. Cwt., frei an Bord für Verschiffungswaare).

Die Eingebornen hatten auf höhere Preise gerechnet und brachten deshalb im Verlauf des genannten Monats und in der ersten Hälfte Februar ihr Product nicht in gewohnter Menge an den Markt. Um diesem Uebelstande zu begegnen, vereinigte sich die Corporation der Kaufleute, um gemeinschaftlich zu operiren.

Da die Anfuhren bis Anfangs März dem Bedarfe nicht entsprachen, vereinbarte man, mit dem Preise auf 60 Rupien (4 s. 11 d.) zu gehen, aber diese Massregel erwies sich als verkehrt. Die Eingebornen, anstatt sich mit dem höheren Gebote zufrieden zu stellen, wurden durch die Nachgiebigkeit der Kaufleute ermuthigt und hielten ihre Waare hartnäckig zurück.

Inzwischen hatte sich auch die Anzahl der verfügbaren Schiffe im Hafen vermehrt und musste verladen werden, so dass einzelne Firmen in eine missliche Lage geriethen, und obgleich von vielen Seiten lebhafte Versuche gemacht wurden, einem Bruch der getroffenen Vereinbarung durch gegenseitige Unterstützung vorzubeugen, konnten einige der Betheiligten doch nicht auf die Dauer den ungünstigen Verhältnissen widerstehen. Infolge dessen trennte man sich gegen Ende März, und fing an, einzeln zu operiren.

Preise stiegen nun schnell und gingen bis auf 72 Rupien (5 s. $7\frac{1}{2}$ d.). Von da an bis Ende April fluctuirte der Marktwerth zwischen 5 s. $7\frac{1}{2}$ d. und 5 s. 5 d. und war man allgemein bemüht, die im Hafen wartenden Schiffe so rasch als möglich zu beladen.

Anfangs Mai schien die Hauptfrage vorüber zu sein und der Marktwerth des Artikels fing zu weichen an, es gelang jedoch nicht, denselben wieder auf den Eröffnungspreis herabzudrücken.

Jetzt stellte es sich heraus, dass die Ernte eine mittelmässige sei, die Notirungen erfuhren eine abermalige Erhöhung und von dieser Zeit an herrschte ein stetiges

Steigen der Preise. Anfangs Juni notirte man 5 s. 9 d., im Juli bei besseren Cours-Verhältnissen 5 s. 7 d., zu Anfang August 5 s. 10½ d., bis endlich am Schlusse desselben Monats die Preise mit 6 s. ihren höchsten Standpunkt erreichten.

Wie bereits erwähnt, kamen die niedrigen Wechselcourse auf London den Exporteuren gut zu Statten und erlaubten ihnen, die hohen Raten anzulegen.

Im September fielen die Aufuhren von Paddy stark ab und die eigentliche Saison fand in diesem Monate ihren Abschluss. Im letzten Trimester blieb der Markt still.

Die Eingebornen hatten, verlockt durch die guten Preise, mehr von ihrem Product abgegeben, als sie mit Rücksicht auf ihren eigenen häuslichen Bedarf hätten thun sollen, und die Folge davon war, dass viele Orte des Inlandes genöthigt waren, für den Consum zu hohen Preisen in Rangoon wieder einzukaufen.

Von Baumwolle fanden folgende Ausfuhren statt:

Bestimmung	1876 Ballen	1875 Ballen
Europa	4.415	16.149
China, Indien und Malacca-Strasse	16.824	41.040
Zusammen	21.239	57.189

Wie vorstehende Tabelle zeigt, ist im Jahre 1876 nur sehr wenig Baumwolle von hier nach Europa gegangen, indem der Anbau dieses Artikels stark vernachlässigt wurde.

Der Durchschnittspreis war von Jannar bis Ende Mai $3^{9}/_{10}$ d. pr. lb., frei an Bord. Von Anfang Juni bis Ende des Jahres fluctuirte derselbe zwischen $3^{9}/_{10}$ und $3^{1}/_{2}$ d.

Von Catechu (Cutch) gelangten folgende Mengen zur Ausfuhr:

Bestimmung	1876 Cwt.	1875 Cwt.
Europa	124.655	127.258
China, Indien und Malacca-Strasse	98.441	50.857
Zusammen	223.096	178.115

Die Frage für Catechu ist in 1876 besonders lebhaft gewesen, weil aber fast die ganze Saison hindurch sehr reichliche Zufuhren stattfanden, so zeigte der Markt für längere Zeit nur geringe Fluctuationen in den Preisen. Im Januar bezahlte man 19 s. 11 d. für in 1 Cwt.-Kistchen verpackte Waare, setzte infolge der grossen Aufuhren im Februar den Preis auf 17 s. 9 d. und liess diese Rate im März unverändert.

Im April und Mai schwankte der Werth des Artikels zwischen 17 s. 11 d., 17 s. 9 d. und 17 s. 7 d., verminderte Anfrage bei sich gleichbleibenden guten Zufuhren bewirkte jedoch im Juni ein Weichen auf 16 s. 9 d. und dieser Preis hielt sich bis Anfangs September.

Die Frage wurde dann besonders lebhaft, da die Reissaison ihrem Schluss entgegen ging und man Catechu begehrte, um damit die nur theilweise mit Reis beladenen Schiffe auszufüllen. Dies verursachte eine steigende Tendenz und Preise gingen langsam bis auf 20 s. 8 d., mit welcher Notirung das Jahr auch schloss.

Getrocknete Kuhhäute lieferten bezüglich der Ausfuhr folgendes Ergebniss:

Bestimmung	1876	1875
	Stück	
Europa	189.784	177.243
China, Indien und Malacca-Strasse	17.477	70.220
Zusammen	207.261	247.463

Der Export nach China und der Malacca-Strasse ist bedeutend abgefallen, und es scheint, dass diesem Artikel in den Häfen der Straits Settlements nicht mehr die frühere Aufmerksamkeit gewidmet wird. Europa dagegen hat etwas mehr als in 1875 bezogen.

Preise waren im Januar 80 Rupien pr. 100 Viss (365 lb. engl.), die geringe Frage bewirkte jedoch ein Fallen derselben. Ende April bezahlte man am Platze 75 Rupien, im Mai 72, im Juni 68, im Juli 66, im August 65 und im September 62 Rupien.

Erst als im October die Zufuhren abnahmen, erholten sich die Preise, erreichten wieder die anfängliche Höhe und schlossen zu Ende December mit 86 Rupien.

Für Teakholz herrschte eine besonders lebhafte Frage und es wurden davon grosse Quantitäten nach indischen Häfen, namentlich nach Bombay, ausgeführt. Der Gewinn der Exporteure an diesem Artikel ist in den letzten Jahren immer schmäler geworden, da durch das Zurückdrängen der Forste, welche benützt werden dürfen, der Transport sich erschwerte und vertheuerte, während in den Platzpreisen kaum eine Veränderung eintrat.

Das englische Gouvernement richtet ein besonderes Augenmerk auf die reichen Wälder dieser Provinz und hat eine vortrefflich organisirte Forstbehörde zur Pflege der Hölzer eingeführt.

Die Preise für Teakholz erster Qualität variirten am hiesigen Markte zwischen 80 und 90 Rupien pr. 50 Kubikfuss.

Versendet wurden nach Europa in 17 Schiffen 18.245 Tons, gegen 16 Schiffe mit 17.993 Tons in 1875.

Von den übrigen Exportartikeln dieses Hafens sei nur noch India Rubber erwähnt, von welchem man sich als Ausfuhrobject viel versprach. Der König von Burma hat jedoch den Handel damit monopolisirt, bestimmt ohne Rücksicht auf die Lage der Märkte den Werth der Waare und hat somit den hiesigen Exporteuren die Vermittlung der Ausfuhr nach Europa fast unmöglich gemacht.

Was den Importhandel des Jahres 1876 anbetrifft, so ist hierüber im Wesentlichen Folgendes zu bemerken:

Kohlen wurden fast nur für den eigenen Gebrauch der Importeure eingeführt. Die diesfällige Menge beläuft sich auf 37.411 Tons, gegen 31.604 Tons in 1875. Es steht zu erwarten, dass die demnächst zu eröffnende Bahnlinie nach Prome den Consum noch mehr steigern wird.

Die englische Provenienz hat den Vorzug am hiesigen Markte; deutsche Kohlen sind nicht beliebt, weil sie, wie einige Versuche beweisen, zu wenig Hitze entwickeln und zu viel Schlacke lassen. Der Umsatz beschränkte sich auf einige Platzverkäufe zu 12 bis 15 Rupien pr. Ton.

Von Salz wurden 28.087 Tons importirt, gegen 35.079 Tons in 1875. Die Geschäftslage war infolge der gedrückten Frage ziemlich unvortheilhaft und die hiesigen Importeure haben kaum ihre Rechnung dabei gefunden.

Liverpooler Salz wurde zu 3 Rupien 6 Annas pr. 100 Viss, von Bord zu nehmen, incl. Steuer verkauft; Trapani-Salz, weil nicht so beliebt als das erstere, war im Durchschnitte zu 3 Rupien 2 Annas zu erhalten.

Der Import von Manufacturen hatte unter dem niedrigen Stand des Course zu leiden; ausserdem war der Markt mit allen Artikeln überfüllt, da der Bedarf mit der Einfuhr nicht gleichen Schritt hielt. Diese beiden Umstände verursachten zahlreiche Fallimente unter den inländischen Händlern.

Der Schiffsverkehr im hiesigen Hafen, bei welchem die österreichisch-ungarische Flagge nur durch 2 Fahrzenge vertreten war, ist aus nachstehender Uebersicht zu entnehmen:

Flagge	1876 Schiff-zahl	1876 Tonnen-gehalt	1875 Schiff-zahl	1875 Tonnen-gehalt
Oesterreichisch-ungarische	2	2.403	6	3.425
Amerikanische	6	5.373	14	14 920
Arabische	1	327	.	.
Burmesische	1	409	1	408
Deutsche	33	27.549	29	25.598
Englische	190	170.878	185	179.699
Französische	7	2.984	5	2.559
Hawaiische	1	777	.	.
Holländische	3	1.795	2	1.719
Italienische	51	35.166	68	35.193
Malaiische	1	300	.	.
Norwegische	9	6.441	20	14.237
Portugiesische	.	.	1	311
Russische	6	5.277	10	7.488
Schwedische	3	2.597	9	5.011
Siamesische	2	638	1	304
Spanische	1	612	1	529
Zusammen	317	263.526	352	291.401

Die Frachtrate von hier nach England und dem Continent war 3 L. 5 s. bis 3 L. 7 s. 6 d. pr. Tonne Reis à 2040 lb. und die meisten Schiffe waren, wie gewöhnlich, bereits in Europa zu obigen Preisen aufgenommen worden. Am Platze selbst konnte man im Februar zu 2 L. 15 s. bis 2 L. 17 s. 6 d. pr. Tonne Reis chartern.

Im März wichen die Frachtpreise bis auf 2 L. 12 s. 6 d. und blieben so bis zum Juni, wo 2 L. 7 s. 6 d. bis 2 L. 10 s. angenommen wurde.

Gegen den Schluss der Reissaison wurden Schiffsräume selten und Frachten hoben sich bis zum Jahresende auf 3 L. bis 3 L. 5 s.

Die Eisenbahnroute noch Prome (am Irrawaddy) wurde im Jahre 1876 dem Verkehr übergeben. Die Zukunft muss lehren, ob die an diese neue Linie geknüpften Erwartungen sich auch erfüllen, und wie weit dieselbe für den Handel und namentlich für das Reisgeschäft nutzbringend sein werde.

Die Irrawaddy Flotilla Company, welche den Verkehr mit dem Inlande durch ihre Flussdampfer unterhält, hat durch Vermehrung ihrer Steamer und durch praktische Reformen dem Gouvernement und dem Publicum die Mittel rascher Beförderung geboten.

Der Verkehr zwischen Calcutta, Rangoon und den Nachbarstädten wird noch immer durch die Steamer der British India Steam Navigation Company vermittelt.

Von Seite der Municipalbehörden dieser Stadt sind bedeutende Verbesserungen und Neuerungen ausgeführt worden. Man ist bemüht, Rangoon den übrigen grossen Städten Indiens gleich zu machen und den von Jahr zu Jahr sich mehr ausdehnenden Handel durch den Bau von Landungsplätzen, Lagerhäusern und andern Einrichtungen zu unterstützen.

Handel von Antwerpen im Jahre 1877.

Antwerpen. Die aufs höchste gespannte Krisis, welche bereits längere Zeit hindurch alle Geschäftsbranchen lähmt, hat während des Jahres 1877 eher noch zu- als abgenommen. Der Handel gestaltete sich sehr schleppend und namentlich für Importeure verlustbringend. Das Ausfuhrgeschäft liess gleichfalls viel zu wünschen übrig und lieferte wenig ermuthigende Resultate.

Es kann also nicht Wunder nehmen, wenn die Rhederei fortwährend mit den grössten Schwierigkeiten zu kämpfen hatte; die Frachtsätze bewegten sich auch im letztverflossenen Jahre wieder innerhalb sehr enger und niedriger Grenzen.

Ueber den Verkehr in den einzelnen Stapelwaaren ist Folgendes zu berichten:

Häute. Zu Ende 1876 verblieben in erster Hand 39.397 Stück unverkauft. Hiezu wurden während des Jahres 1877 im Ganzen 1,025.527 Stück (gegen 1,108.139 Stück im Vorjahre) zugeführt; zum Verkaufe gelangten 772.409 Stück (gegen 1,235.216 Stück); Transit und Rückausfuhr betrugen 143.063 Stück (gegen 187.501 Stück), das Jahr schloss demnach mit einem Vorrath von 149.452 Stück (gegen 1876 um 110.055 Stück mehr).

Am meisten hervortretend bei dem Vergleich mit dem Vorjahre ist die Thatsache, dass in 1877 die Verkäufe um 462.807 Stück abgenommen haben. Die grosse Zurückhaltung, welche die Gerbereien in ihren Ankäufen an den Tag legten, hat in der That die Lage während des ganzen verflossenen Jahres beherrscht. Der in Aussicht gestellte, übrigens seitdem wieder eingeholte Ausfall von 300.000 Häuten in den südamerikanischen Schlachtungen vermochte das Vertrauen nicht wieder zu beleben und die Gerbereien operirten nur im äussersten Nothfalle, von einem Tag zum andern.

Die schon mehrere Jahre hindurch andauernde Krisis hat auch die hier im Spiele befindliche Industrie nicht verschont und die kriegerischen Verhältnisse konnten diesen Zustand nur noch verschlimmern, indem sich die Verminderung im bürgerlichen Consum nicht durch den Bedarf für Militärausrüstungen ausgleichen lässt. Aus eben diesen Gründen ist es erlaubt zu hoffen, dass nach Abschluss des Friedens die Lage der Gerberei sich wieder bessern und gerade die Zurückhaltung, welche dieselbe in ihren Ankäufen gezeigt hat, kräftig zum Abzug ihres Fabrikates beitragen werde.

Das in Amerika gegerbte Leder fährt fort, namentlich in Deutschland der einheimischen Fabrikation eine um so schwerer zu bekämpfende Concurrenz zu bereiten, als der Einstandspreis für die amerikanischen Gerber kaum in Anrechnung gebracht werden darf.

Begünstigt durch hohe Zölle und alleinige Herren ihres Marktes, müssen sie es vorziehen, ihren Ueberschuss nach Europa zu senden, und daselbst lieber um Spottpreise zu verkaufen, als im eigenen Lande den Werth ihrer Waare zu drücken.

Die Importation vom La Plata gab während des Jahres 1877 viel zu verfehlten Rechnungen Anlass. Die unbedeutenden Schlachtungen im Beginne der Saison und eine leichte, jedoch nur vorübergehende Reprise in den Lederpreisen hatten im vergangenen Frühjahr dem hiesigen Artikel eine Festigkeit verschafft, welche durch anderweitige Verhältnisse nach und nach wieder verdrängt wurde. Die Zufuhren, welche im Sommer beschränkt gewesen, gestalteten sich während des Winters infolge der Schlachtungen im Spätherbste um so bedeutender.

Seitdem herrschte Flauheit vor und trat in den Preisen für gesalzene Häute ein allmäliger Rückgang ein. Vom Monate Juni an, wo die Notirungen verhältnissmässig am höchsten standen, wichen dieselben für leichte Kuh- und Ochsenhäute um 12—14 pCt., für Ochsenhäute von 25—32 Kilogr. um 8—10 pCt., wogegen derlei Häute von 32—40 Kilogr. bei ziemlich schwachen Anfuhren nur um 5—6 pCt. fielen.

Trockene Häute spielten im Jahre 1877 eine untergeordnete Rolle. Es wurde nur wenig davon importirt, und ist es jedenfalls diesem Umstande zuzuschreiben, dass am Schlusse des Jahres trockene Ochsenhäute um ungefähr 10 pCt. höher als zu Ende 1876 notirt waren. Trockene Kuhhäute haben sich kaum geändert.

Die Verkäufe unter Segel belaufen sich auf 118.300 Stück Häute, gegen 164.000 Stück in 1876.

Rübenzucker. Dieser Artikel gab während des letztverflossenen Jahres zu bedeutenden Transactionen sowohl in effectiver als in lieferbarer Waare Anlass. Die hohen Preise, mit denen das Jahr 1876 infolge des grossen Ausfalles in der Ernte geschlossen hatte, behaupteten sich Anfangs 1877 unter Schwankungen zwischen 68 und 78 Francs.

Vom Monate Mai an stellte sich aber eine durchgreifende Baisse ein, die hauptsächlich durch eine erhebliche Veränderung im Zuckerverbrauch, als Folge der allgemein ungünstigen Lage der Geschäfte, hervorgerufen wurde.

Ausserdem liess der Umstand, dass eine grosse Anzahl Fabriken, welche die vorhergebenden Jahre ausser Betrieb gewesen, wieder ihre Thätigkeit aufnahmen, einen grösseren Ertrag als im Jahre 1876 erwarten.

Diese Verhältnisse führten im September den Preisstand des Artikels auf 58 Frcs. zurück, und da die Runkelrübe sich unter dem Einflusse einer ihrem Zucker-Reichthum günstigen Temperatur regelmässig entwickelt hatte, trat später ein wahrer Verfall der Preise ein, der dieselben fast bis auf 50 Frcs. herabdrückte. Durch diesen übertriebenen Rückgang wurde bis Jahresschluss wieder eine Reaction von einigen Francs herbeigeführt.

Die Production der letzten Campagne betrug am 30. November 50,569.653 Kilogramm.

Der Handel in ausländischem Zucker hat auch während des ganzen vorigen Jahres eine sehr kleine Stelle am hiesigen Markte eingenommen. In den directen Zufuhren ergab sich neuerdings eine Abnahme infolge des geringen Zutrauens der hiesigen Importeure zu der Aufrechthaltung der hohen Preise, mit welchen das Jahr 1876 geschlossen hatte, und welche im Januar 1877 noch um eine Kleinigkeit stiegen.

In der That schlug auch bereits zu Ende Januar unter dem Einflusse der weichenden Haltung der übrigen Importmärkte die Lage des Artikels in die entgegengesetzte Richtung um. Eine im Juli auftretende leichte Reprise vermochte sich nicht zu behaupten, und so schloss das Jahr mit den relativ niedrigsten Preisen.

Raffinirter Zucker. Zu Anfang 1877 war man allgemein der Ansicht, dass bei der geringen Production von Rohzucker in den Preisen für raffinirte Waare, wenn auch nicht schon in den ersten Monaten, so doch wenigstens während des Sommers ein starke Steigerung eintreten müsse.

Diese Meinung erwies sich jedoch als gänzlich unbegründet; denn einerseits wurde Rohzucker infolge der dafür bestehenden übertriebenen Preise von allen Seiten, ja sogar aus Russland und China zugeführt, anderseits nahm auch der Consum merklich ab, und zwar nicht so sehr wegen der hohen Preise, als vielmehr infolge der Abnahme des allgemeinen Wohlstandes und der Stockung der Arbeit in den grossen Fabriksdistricten.

Aus diesem Kampfe zwischen Voraussetzung und Wirklichkeit gingen die aussergewöhnlichsten Schwankungen hervor. So galt Rohzucker am 15. April um 13 Frcs. pr. 100 Kilogr. weniger als am 13. Januar, und stand am 31. Mai wieder um 9 Frcs. höher als am 15. April.

Raffinirter Zucker, welcher kein Gegenstand der Speculation ist, befolgte nicht genau denselben unregelmässigen Gang, und man kann sagen, dass es in gewissen

Augenblicken gar keine Netirung gab, indem die Frage gänzlich fehlte, das Misstrauen allgemein und der Consum stationär war.

Vom 1. Juni an kennzeichnete sich die Tendenz des Artikels deutlich durch eine rapide und anhaltende Baisse. Der Monat September und ein Theil des October gaben zu guten laufenden Geschäften Anlass, Dank den unbedeutenden Vorräthen in zweiter Hand und den dringenden Ordres, welche der Censum von Tag zu Tag ergehen liess.

Um die Mitte October stellte sich der Marktwerth für raffinirte Waare in Broden mit 20 Frcs. unter der Notirung vom 1. Jannar heraus, und gegen alle Erwartung konnte sich selbst dieser Preis nicht behaupten. Am Jahresschlusse notirte man ungefähr 123—124 Frcs., es ergab sich also eine neue Wertheinbusse von 8 Frcs. seit Mitte October.

Petroleum zeigte im letztverflossenen Jahre das Gegentheil des Geschäftsganges in 1876, der bekanntlich im December den Locopreis auf 90 Frcs. getrieben hatte. Wie vorauszusehen war, boten diese Course den amerikanischen Quellen-Besitzern grosse Vortheile und strömten so bedeutende Zufuhren herbei, dass dieselben für das ganze vorige Jahr 8,277.470 Barrels erreichten, gegen 6,134.759 Barrels in 1876, wornach also rund 2,143.000 Barrels mehr dem Censum aller Länder zur Verfügung standen.

Kein Wunder, wenn dem gegenüber die so häufig ausgestreuten Gerüchte über Versiegen der Quellen wirkungslos blieben, und es im September und October selbst einer Coalition nur vorübergehend gelang, die stark herabgedrückten hiesigen Preise um ca. 10 Frcs. zu heben.

Bereits im Jannar begegneten die beharrlich auf $26\frac{3}{4}$ Cents festgehaltenen Notirungen des New-Yorker Marktes wenig Vertrauen, und bald danach einlaufende Angebote, die weit unter diesem Course standen, liessen entnehmen, dass die dortige Coalition gesprengt sein müsse, was sich auch im weiteren Verlaufe des Geschäftes bestätigte.

Die nach Europa gerichteten bedeutenden Sendungen drängten zur Realisirung, und war somit an einen Mangel an Waare, wie er im December 1876 in Aussicht genommen wurde, nicht mehr zu denken.

Bereits zu Anfang Jannar brachte eine um 1 Cent niedriger gemeldete Notirung die Speculation ins Wanken, zumal gleichzeitig die lange zurückgehaltenen Flotten mit Petroleum infolge günstigen Windes überall dort Ueberfluss erzeugten, wo vorher Mangel geherrscht hatte.

Bestand am Schlusse des Jahres 1876 der Vorrath in den sechs Hauptimport-Häfen Bremen, Antwerpen, Hamburg, Rotterdam, Amsterdam und Stettin nur aus 116.614 Barrels (gegen 387.366 Barrels zu Ende 1875), so stieg derselbe bereits am 20. Januar 1877 auf 223.881 Barrels, während gleichzeitig 217.241 Barrels unterwegs und 75.000 Barrels in Abladung sich befanden.

Im I. Quartal 1877 wurden in den Vereinigten Staaten 49,515.882 Gallons (gegen 43,970.272 Gallons in 1876 und 33,364.901 Gallons in 1875) verladen, davon 709.912 Barrels nach den vorgenannten Häfen.

Inzwischen waren aber am hiesigen Markte die Preise bereits in der letzten Woche des December 1876 rapid zurückgegangen, und hatten am 8. Januar 1877 $56\frac{1}{2}$ Francs für loco erreicht. Während der übrigen Zeit des genannten Monates galt loco $56\frac{1}{2}$—$48\frac{1}{2}$ Frcs.; auf Lieferung im Januar 56—45, im Februar 52—45, im März 49—$45\frac{1}{2}$, im April 49—46 Francs.

Im Februar sank der Locopreis auf 32 Frcs.; für Lieferung im Februar auf 32, im März und April auf 31, im September auf 34 Frcs. Damit war der reelle Werth wohl so ziemlich erreicht und Preise vermochten sich nicht nur zu behaupten, sondern zeitweise sogar 4—5 Frcs. zurückzugewinnen.

Im März stieg Locowaare von 32 auf $35\frac{1}{2}$, 36 bis $37\frac{1}{2}$ Frcs.; für Lieferung im März notirte man 36—37, im April 37 Frcs. Aber schon im April traten neuerlich Preisrückgänge ein, die im Mai und Juni weitere Fortschritte machten, so dass bis Ende Juni der Locopreis auf 27 Frcs. sank.

Unter Schwankungen besserten sich während der Monate Juli und August die Preise wieder ein wenig, und im September bis ungefähr Mitte October vermochte sich sogar eine ziemlich starke Aufwärtsbewegung geltend zu machen, die jedoch nur von kurzer Dauer war, da sich neuerdings die alte Erfahrung bewahrheitete, dass Coalitions-Bestrebungen nur selten bleibenden Erfolg haben.

In New-York wurde es nämlich im September bekannt, dass im Zusammenhange mit der in Aussicht gestellten Frachterhöhung seitens der Direction der Pennsylvania-Eisenbahn-Gesellschaft beschlossen worden sei, die Actien der „Empire Transportation Company“ aufzukaufen, und dass gleichzeitig zur Ausführung dieses Projectes mit der „Standard Oil Company“ gewisse finanzielle Vereinbarungen getroffen seien, wofür als Ersatz sofort nach erfolgter Ratification erhöhte Frachtraten, natürlich verbunden mit speciellen Begünstigungen für die „Standard Oil Company“, eintreten sollten. Im weiteren Verlaufe dieses Manövers setzte sich die letztgenannte Gesellschaft selbst in den Besitz sämmtlicher Transportwege in den Oelregionen.

Begreiflicherweise veranlassten diese Vorgänge, ungeachtet flauer Berichte aus Europa, am New-Yorker Petroleummarkte eine starke, jedoch nur vorübergehende Aufregung und Preiserhöhung. Die Rückwirkung auf die Märkte Europa's konnte nur von kurzer Dauer sein, da zu gleicher Zeit auf den erwähnten sechs Hauptplätzen ein Bestand von 1,030.933 Barrels (gegen 773.290 Barrels in 1876) theils bereits lagerte, theils schwimmend sich unterwegs befand oder in Abladung begriffen war.

Der zu jener Zeit am hiesigen Markte bezahlte höchste Preis war 37 Francs, derselbe ging aber dann wieder auf $30\frac{3}{4}$ Frcs. zurück.

Wolle. Im Jahre 1876 betrug der Unterschied zwischen dem höchsten und niedrigsten Preise dieses Rohstoffes 50 Cent. pr. Kilogr., also ungefähr 30 pCt. In 1877 dagegen überschritt derselbe nicht 25 Cent. (1·40 und 1·65 Francs), und vom Juni ab waren die Schwankungen so zu sagen null.

Der Durchschnittswerth hielt sich im Allgemeinen auf dem Niveau desjenigen vom Vorjahre, die andauernd mässigen Preise sind jedoch ein deutliches Zeichen von dem ununterbrochen misslichen Zustande der Wollindustrie.

Eine der Ursachen, welche speciell am hiesigen Markte den Gang des Woll-Geschäftes beeinflusst, ist in dem Umstande zu suchen, dass die Fabrikdistricte immer mehr den Rohstoff direct von den Productionsorten beziehen. Die Folge davon ist, dass dort eine ungewöhnliche Concurrenz für den Ankauf und dann auf den europäischen Märkten eine gleiche Rivalität für den Verkauf hervorgerufen wird.

Während des vorigen Jahres wurden hier im Ganzen 265.390 Ballen Wolle importirt, u. zw. von: Buenos-Ayres 137.722 Ballen, Montevideo 19.117 Ballen, den Flüssen 9415 Ballen, Russland 1847 Ballen, Afrika 410 Ballen, Chili und Peru 929 Ballen, verschiedenen Häfen der Levante 251 Ballen, Cap 4027 Ballen, Australien 843 Ballen, Frankreich (im Transit) 1319 Ballen, England 88.423 Ballen, Holland 127 Ballen, Hamburg 960 Ballen.

Es transitirten 135.245 Ballen, darunter 42.514 Ballen La Plata-Wolle.

Der Bestand am 31. December betrug 14.608 Ballen, nämlich: 14.416 Ballen La Plata, 123 Ballen Rio Grande, 54 Ballen von Häfen der Levante, 15 Ballen australische.

Kaffee. Die Anfuhren während des letztverflossenen Jahres weisen wieder eine mehr oder weniger merkliche Abnahme im Vergleich zu denjenigen früherer Perioden auf, woraus sich ergiebt, dass der Kaffeehandel nur schwach belebt und das Jahr wenig günstig war.

Mit Ausnahme einiger wenigen Zeitpunkte, während welcher sich die Speculation mit dem Artikel beschäftigte, blieb der Markt fast beständig dem täglichen Consum allein überliefert, weshalb auch die Preise im Allgemeinen fast stationär waren.

Von Haïti-Kaffee wurde bedeutend weniger als in den Vorjahren importirt, aber durch Zufuhren auf indirectem Wege wurde dieser Ausfall zum Theil ausgeglichen. In den Preisen dieser Gattung gab es nur geringe Veränderungen.

Von brasilischem Kaffee kamen dagegen, wenn auch weniger als in 1876, doch ziemlich bedeutende Mengen, und zwar namentlich während der letzten Monate des Jahres. Die Folge davon war, dass sich diese Sorte am hiesigen Platze etwas häufte, und da dieser Umstand bei den Importeuren den lebhaften Wunsch zu realisiren hervorrief, so erfolgte ein ziemlich entschiedenes Sinken im Werthe.

Der Gesammtimport von Kaffee betrug 427.330 Ballen, nämlich von: Rio de Janeiro 81.159 Ballen, Santos 35.783 Ballen, Bahia 16.126 Ballen, Haïti 18.056 Ballen, Porto Cabello 4480 Ballen, Portugal 4622 Ballen, Bremen 2081 Ballen, Stettin 29 Ballen, Vereinigten Staaten 20.769 Ballen, England 69.425 Ballen, Frankreich 67.337 Ballen, Hamburg 52.887 Ballen, Aegypten 3 Ballen, Holland 54.582 Ballen.

In den zwei Vorjahren 1875 und 1876 wurden 537.540, resp. 464.915 Ballen eingeführt.

Getreide. Infolge der sowohl in 1876, als auch im letztverflossenen Jahre unter der Mittelmässigkeit gebliebenen eigenen Ernte zeigte sich in Belgien ein sehr grosser Bedarf an fremdländischer Kornfrucht. Die Ankünfte von Weizen zur See waren zwar ziemlich kleiner als in 1876, dieser Unterschied wurde jedoch grossentheils durch directe Importe aus Ungarn und Deutschland in das Innere des Landes ausgeglichen.

Die Einfuhr von Gerste ist gegen die von 1876 ein wenig zurückgeblieben, dagegen haben die Anfuhren von Roggen und Hafer diejenigen des Vorjahres bedeutend überstiegen.

Die Preise für Weizen zeigten während der ersten drei Monate infolge bedeutender Zufuhren aus Californien, Ostindien, Aegypten und vom Schwarzen Meere eine weichende Tendenz. Zu Ende März änderte sich aber die Haltung des Artikels vollständig; eine lebhafte Frage bemächtigte sich desselben und die Preise wurden stark in die Höhe getrieben. Anfangs Mai bezahlte man um ca. 8 Francs mehr als bei Beginn des Jahres.

Die Stimmung kühlte sich indessen bei einer der Ernte günstigen Witterung bald wieder ab und im Juni bezahlte man nur noch um 2 50—3 Frcs. mehr als im Januar. Vorübergehend traten wohl im Juli und August wieder etwas höhere Preise ein, ohne aber den im Mai erreichten Stand einholen zu können.

Diese Besserung ging übrigens in den drei letzten Monaten des Jahres trotz der Blockade des Schwarzen Meeres wieder verloren, da südrussischer Weizen in grossen Quantitäten entweder von den Ostseehäfen oder per Bahn hieher kam.

Von den im Jahre 1877 importirten 3,581.350 Hektltr. Weizen kamen 755.000 Hektltr. aus Californien, 538.000 Hektltr. aus den Vereinigten Staaten, 877.425 Hektltr. aus Norddeutschland, 157.050 Hektltr. aus England, 104.750 Hektltr. von der Donau, 123.000 Hektltr. aus Aegypten, 248.000 Hektltr. aus Ostindien, 569.220 Hektlr. aus Russland, der Rest aus Frankreich, Dänemark, Schweden, Spanien, Portugal und der Türkei.

Der Import von Roggen überstieg den vom Vorjahre um ungefähr 70 pCt., die Preise blieben daher innerhalb niedriger Grenzen. Von den 2,710.590 Hektltr. kamen 811.060 Hektltr. aus Russland, 131.200 Hektltr. von der Donau, 210.490 Hektltr. aus der Türkei, 357.900 Hektltr. von den Vereinigten Staaten, der Rest aus Spanien, Portugal, Frankreich und Norddeutschland.

Gerste wurde weniger stark als in 1876 importirt und Preise waren deshalb fester gehalten. Von den 1,227.950 Hektltr. Gerste, welche dieser Markt im vorigen Jahre erhielt, stammten 230.900 Hektltr. von der Donau, 96.985 Hektltr. aus Italien, 392.200 Hektltr. aus Russland, 192.450 Hektltr. aus der Türkei, 94.600 Hektltr. aus Spanien und Portugal, der Rest aus Dänemark, Algier, England und Frankreich.

Von Hafer wurde gegen 1876 ungefähr das doppelte Quantum, nämlich 1,352.500 Hektltr., importirt, davon aus Russland 1,153.900, aus Schweden 116.800, aus Norddeutschland 76.800 Hektltr.; der Rest kam von Spanien, Portugal und Dänemark.

Handelsverhältnisse von Hâvre im Jahre 1876.

Allgemeine Uebersicht.

Hâvre. Das Jahr 1876 war den Geschäften günstig. In den Hauptartikeln dieses Platzes herrschte eine grosse Bewegung, und die Preise für Baumwolle, Schafwolle, Kaffee, Häute u. s. w. gingen stufenweise in die Höhe.

Die allgemeine Einfuhr nach dem Hafen von Hâvre ist, was die Anzahl der Artikel betrifft, im Fortschritte begriffen. Es wäre nur zu wünschen, dass die Eisenbahntarife den Bedürfnissen dieses Landes besser angepasst würden.

Die Durchfuhr nach dem Auslande gewänne dadurch eine neue Kraft und die Transactionen für das eigene Land würden erleichtert.

Die Uebergangszeit, welche der hiesige Platz seit einigen Jahren durchzumachen hatte, scheint ihrem Ende zuzugehen und regelt sich allmälig. Der Einfuhrhandel leidet noch ungemein, indem die Consumenten gar häufig ihren Bedarf am Erzeugungsorte kaufen und die betreffende Waare nur mehr im Transit hier durchkommt.

Diese Art des Vorgangs breitet sich von Tag zu Tag mehr aus, und grosse Mengen Schafwolle, Baumwolle und Talg gehen direct nach dem Innern des Landes, zum grossen Nachtheil der hiesigen Importeure.

Anderseits gewinnt dabei der Durchfuhrhandel, wie begreiflich, einen grossen Vorschub, und es verdient hervorgehoben zu werden, dass in 1876 150.000 Ballen Baumwolle von hier nach dem Norden befördert wurden, während in den nächstfrüheren Jahren die betreffende Menge nicht 50.000 Ballen überstieg.

Die Einnahmen des hiesigen Zollamts von der Einfuhr des Jahres 1876 betrugen 25,508.410 Francs, haben sich also gegen 1875 mit einem Erträgnisse von 23,852.086 Frcs. um 1,656.324 Frcs. erhöht.

Die Schifffahrtsabgaben, welche im Ganzen eine Summe von 1,164.305 Francs lieferten, übertreffen das Vorjahr mit 1,016.787 Frcs. um 147.518 Francs.

Dagegen zeigt die Verzehrungssteuer vom Salz einen Ausfall von 25.193 Francs; sie beziffert sich nämlich für 1876 mit 98.675 Frcs., gegen 123.868 Frcs. im Vorjahre.

Im Ganzen hat sonach das Zollamt von Hâvre für das Jahr 1876 eine Einnahme von 26,771.390 Frcs. und gegenüber der nächstfrüheren Periode eine Steigerung derselben um 1,778.649 Frcs. aufzuweisen.

Einfuhr.

Generalhandel. Beim Generalhandel des Jahres 1876 zeigt sich in der Menge der zur Einfuhr gelangten Waaren eine sehr beträchtliche Zunahme gegenüber

dem Vorjahre, und treten in dieser Beziehung hauptsächlich die Artikel: Steinkohlen, Baumwolle und Getreide hervor.

Von Steinkohlen wurden 354.024 316 Kilogr. importirt, gegen 307,240.800 Kilogr. in 1875, es beträgt somit der Unterschied zu Gunsten des erstgenannten Jahrs 46,783.516 Kilogr. Diese Steigerung rührt namentlich daher, dass von englischer Kohle, die in Hâvre verzollt wurde, häufigere Sendungen nach Paris stattgefunden haben.

Die Zufuhr von Baumwolle hat sich von 112,975.970 Kilogr. in 1875 auf 136,532.947 Kilogr. im Jahre 1876, somit um 23,556.977 Kilogramm gehoben. Die Einfuhr dieses Artikels war namentlich im letzten Quartal 1876 bedeutend, und es muss dies der frühzeitigen Ernte in den Vereinigten Staaten zugeschrieben werden, welche bewirkte, dass die Versorgung der europäischen Märkte rascher als sonst vor sich ging.

Die Einfuhr von Getreide stieg um 22,990.684 Kilogr. (24,769.184 gegen 1,778.500 Kilogr.) und findet diese Steigerung ihren natürlichen Erklärungsgrund in dem Umstande, dass die Ernte in Frankreich nicht das gehoffte Ergebniss lieferte.

Ein fühlbarer Fortschritt zeigte sich auch bei den Zufuhren von Guano, und zwar zumeist mittels fremder Schiffe, welche sich in ziemlich grosser Anzahl in den Productionsorten einfanden und deshalb von der für die Ausfuhr von peruanischem Guano concessionirten Gesellschaft unter vortheilhaften Bedingungen gemiethet werden konnten.

Die Menge des in 1876 unter fremden Flaggen importirten Guano beträgt 25,375.267 Kilogr., hat sich also gegen das Vorjahr mit 13,956.149 Kilogr. um 11,419.118 Kilogr. erhöht. Auch die diesfällige Einfuhr unter französischer Flagge hat eine Zunahme um 3,085.487 Kilogr. (6,946.293 gegen 3,860.806 Kilogr.) aufzuweisen.

Nicht minder beachtenswerth, aber einen regelmässigen Charakter an sich tragend erscheint die Vermehrung, welche in 1876 bei dem Import von Schafwolle zu Tage getreten ist. Derselbe bestand in 30,180.287 Kilogr., gegen 21,799.765 Kilogr. im Vorjahre, zeigt also einen Mehrunterschied von 8,380.522 Kilogramm.

Gestiegen ist ferner die Einfuhr bei folgenden Waarengattungen:

		1876	1875	Zunahme in 1876
Cacao	Kilogr.	3,531.180	3,123.397	410.783
Eisen	„	5,019.690	4,275.793	743.897
Stahl	„	18.776	3.909	14.867
Alkohol, reiner	Liter	2,232.092	2,021.743	210.349
Petroleum, ungeläutertes	Kilogr.	2.605.404	237.069	2,368.335
Leinen- und Hanfgarne	„	6.118	3.132	2.986
Leinengewebe	„	12.401	4.790	7.611
Baumwollgewebe	Francs	72.501	63.655	8.846

Die zwei Hauptartikel, deren Import in 1876 gegenüber dem Vorjahre eine Abnahme erfuhr, sind Zucker und Kaffee.

Beim Zucker betrug der Rückgang 10,785.291 Kilogr. (8,880.246 gegen 19,665.537 Kilogr.), und ist derselbe zunächst eine Folge der bei der Raffinerie herrschenden Krisis, sowie des fast allgemeinen Ausfalles in der Zuckerernte.

Die Einfuhr von Kaffee ging von 48,275.125 auf 44,232.026 Kilogr., somit um 4,043.099 Kilogr. zurück, was aber nicht hinderte, dass sich — wie später gezeigt werden wird — im Specialhandel eine namhafte Steigerung dieses Einfuhrzweiges gegen das Vorjahr geltend machte.

Eine Verminderung des Importes (Generalbandel) hat ferner bei nachbenannten Waarengattungen stattgefunden:

		1876	1875	Abnahme in 1876
Pfeffer	Kilogr.	424.527	652.606	228.079
Gusseisen, rohes	„	2,744.810	3,044.072	299.262
Reis	„	4,280.456	17,133.846	12,853.390
Häute, rohe	„	22,271.329	25,760.495	3,489.166
Indigo (aus den Entrepots)	„	134.460	279.995	145.535
Weizenmehl	„	16.435	139.000	122.565
Petroleum, geläutertes	„	366.833	531.754	164.921
Baumwollgarn	Meter	2,120.040	2,600.654	480.614
Schafwollgarn	Kilogr.	9.234	19.280	10.046
Leinen- und Hanfgewebe	„	80	1.234	1.154
Baumwollgewebe	„	5.190	60.335	55.145
Schafwollgewebe	„	64.168	69.700	5.532
Metallwaaren	„	176.736	344.079	167.343

Specialhandel. Die Veränderungen, welche im Specialhandel des Jahres 1876 zu Tage traten, stimmen grossentheils mit denjenigen überein, welche im General-Handel wahrgenommen wurden. Eine bedeutendere Zunahme der Einfuhr zeigt sich zunächst bei den Steinkohlen (246,872.628 gegen 202,168.948 Kilogr., sonach mehr um 44,703.680 Kilogr.); beim Getreide (17,074.774 gegen 16,856 974 Kilogr., mehr um 217.800 Kilogr.); beim Gusseisen (2,694.155 gegen 1,881.812 Kilogr., mehr um 812.343 Kilogr.); endlich beim Roheisen (4,401.367 gegen 1,478.208 Kilogr., mehr um 2,923.159 Kilogramm).

Was speciell das Eisen betrifft, so wurde davon infolge der Abnahme, welche in Frankreich bei dem Schiffbau eingetreten ist, eine geringere Menge als sonst gegen zeitweilige zollfreie Zulassung (admission temporaire) eingeführt, gleichzeitig jedoch haben namhaftere Bezüge gegen Bezahlung des diesfälligen Einfuhrzolles stattgefunden, zunächst deshalb, weil das schwedische Eisen, welches nicht mehr den gewöhnlichen Absatz nach Russland und der Türkei findet, im Preise fühlbar zurückging. Unter solchen Umständen wird es für die französischen Hüttenwerke immer schwieriger, gegen diejenigen in Schweden die Concurrenz zu bestehen.

Der sehr hohe Preis der Spirituosen auf dem französischen Markte hat im Jahre 1876 die Einfuhr von Alkohol im General- wie im Specialhandel belebt. Was diesen letzteren betrifft, so sind 441.167 Liter nach Hâvre gelangt, gegen 287.676 Liter im Vorjahre, die Zunahme beträgt somit 153.491 Liter.

Auch in Cacao ist die Einfuhr um 119.799 Kilogr. gestiegen; sie betrug nämlich 491.862 Kilogr., gegen 372.063 Kilogr. in 1875. Trotz der bereits hohen Preise dieses Artikels haben doch in Anbetracht der ungünstigen Ernteaussichten und der Wahrscheinlichkeit einer noch entschiedener hervortretenden Preiserhöhung an den Productionsorten die Verzollungen für den Consum einen bedeutenden Umfang genommen.

Von der Zunahme, welche die Zufuhren von Guano im Generalhandel erfahren haben, findet sich ein Theil im Specialhandel wieder; gleichwohl erscheint das diesfällige Mehr nur mit 15.627 Kilogr. Diese Ziffer stellt übrigens die ganze Einfuhrmenge im Specialhandel dar, da während des Jahres 1875 in diesem Düngstoff gar kein Import stattgefunden hat. Der Agent der Guano Gesellschaft lässt es nicht an Bemühungen fehlen, dem Verkehr in diesem Artikel am hiesigen Markte zu einer grösseren Entfaltung zu verhelfen.

Während die Einfuhr von Schafwolle im Generalhandel eine beträchtliche Erhöhung aufweist, hat im Specialhandel eine Zunahme von nicht mehr als 11.282 Kilogr. stattgefunden (379.368 gegen 368.086 Kilogr.) Die Platzvorräthe von diesem Artikel waren zu Ende October nahezu erschöpft, was eine ungewöhnliche Steigerung der Preise zur Folge hatte. Der Handel war bestrebt, diese Conjunctur möglichst auszunützen, und es ergingen Aufträge, die Sendungen vom La Plata, welche jetzt viel häufiger als sonst mittels Dampfschiffe geschehen, nach Thunlichkeit zu beschleunigen.

In Kaffee ergab der Generalhandel des Jahres 1876, wie bereits erwähnt, eine Verminderung der Einfuhr, wogegen der Specialhandel diesfalls ein Mehr von 1,930.665 Kilogr. im Vergleich zum Vorjahre (11,211.509 gegen 9,280.844 Kilogr.) aufzuweisen hat. Dabei kommt übrigens in Betracht, dass der Verbrauch in diesem Artikel fortwährend steigt und derzeit fünfmal grösser als vor 30 Jahren ist.

Die folgenden Waarengattungen zeigen im Specialhandel des Jahres 1876 ebenfalls eine Zunahme gegen 1875:

		1876	1875	Zunahme in 1876
Indigo (aus den Entrepots)	Kilogr.	131.444	112.343	19.101
Rohes Petroleum	„	2,507.856	267.363	2,240.493
Leinen- und Hanfgarn	„	6.118	3.132	2.986
Leinen- und Hanfgewebe	„	12.401	4.790	7.611
Baumwollgewebe	„	72.501	63.655	8.846

Die bedeutendste Abnahme der Einfuhr hat sich wie im General-, so auch im Specialhandel von 1876 bei dem Artikel Rohzucker ergeben. Es sind nämlich davon 5,183.324 Kilogr., gegen 9,492.000 Kilogr. im Vorjahre, nach Hâvre gebracht worden, der Ausfall beträgt somit 4,308.676 Kilogr. Derselbe erklärt sich übrigens ganz leicht dadurch, dass von den vorhandenen Raffinerien eine in Liquidation sich befindet, eine zweite ihre durch lange Zeit eingestellt gewesene Thätigkeit erst vor kurzem wieder aufgenommen hat, während eine dritte, welche früher täglich 5000—6000 Brode fertig stellte, ihre Production auf 1500—1800 Brode verringert hat.

Auch bei Reis zeigt sich im Specialhandel, entsprechend der im Generalhandel wahrgenommenen Abnahme des Importes, eine Verminderung der Zufuhren um 7,485.510 Kilogr. (3,290.141 Kilogr., gegen 10,775.651 Kilogr. in 1875).

Der Import von Baumwolle hat im Specialhandel eine Abnahme um 68.132 Kilogr. gegen das Vorjahr erfahren, obgleich der Generalhandel bezüglich der Einfuhr dieses Artikels die bedeutende Steigerung um 23,556.977 Kilogr. aufzuweisen hat. Es erklärt sich das dadurch, dass ein namhafter Theil der zugeführten Menge diesen Platz nur im Transit berührte.

In folgenden Waarengattungen hat sich beim Specialhandel des Jahres 1876 die Einfuhr ebenfalls verringert:

		1876	1875	Abnahme in 1876
Pfeffer	Kilogr.	93.944	126.400	32.456
Stahl	„	13.483	13.733	250
Guano (in französischen Schiffen)	„	113	119	6
Weizenmehl	„	4.859	8.400	3.541
Petroleum, raffinirtes	„	363.085	371.621	8.536
Baumwollgarn	Meter	2,120.040	2,600.654	480.614
Schafwollgarn	Kilogr.	9.234	19.280	10.046
Leinen- und Hanfgewebe	Francs	80	1.234	1.154
Baumwollgewebe	Kilogr.	5.190	60.335	55.145
Schafwollgewebe	Francs	64.168	69.700	5.532
Metallarbeiten	Kilogr.	176.736	344.079	167.343

Gleichwie früher sind auch im Jahre 1876 nur wenig Waaren unter der Begünstigung der conventionellen Tarife nach dem Hafen von Hâvre zur Einfuhr gelangt.

Zollfreie Waaren. Von denjenigen Artikeln, welche in diese Kategorie gehören, haben die meisten in 1876 eine Steigerung des Importes gegenüber dem Vorjahre erfahren.

Zunächst gilt dies bezüglich der Baumwolle, von welcher 134,050.401 Kilogr., gegen 112,329.352 Kilogr. in 1875 (+ 21,721.049 Kilogr.), direct aus den Erzeugungsorten eingelangt sind. Die Zunahme fällt beinahe ausschliesslich auf das letzte Drittheil des Jahres.

Eine namhafte Vermehrung des Importes gegen das Vorjahr hat sich auch in Guano, der mittels fremder Schiffe zugeführt wurde (25.360.000 gegen 13,956.000 Kilogr., demnach um 11,404.000 Kilogr. mehr), sowie in Schafwolle (29,384.318 gegen 21,207.946 Kilogr., mehr um 8,176.372 Kilogr.) ergeben.

Ueber die Verkehrszunahme in einigen andern zollfreien Waaren enthält die nachstehende Tabelle die bezüglichen Daten:

		1876	1875	Zunahme in 1876
Indigo (aus den Erzeugungsländern)	Kilogr.	473.366	185.867	287.499
Guano (in französischen Schiffen) . .	„	6,946.150	3,860.806	3,085.344
Alkohol, reiner	Liter	1,508.510	1,379.896	128.614

Der fühlbarste Rückgang in der Einfuhr zollfreier Artikel betraf Häute, wovon nur 21,056.673 Kilogr., gegen 23,585.614 Kilogr. im Vorjahre, somit um 2,528.941 Kilogr. weniger hieher gebracht wurden.

In Erdharzen ist die Abnahme ebenfalls hervortretend gewesen; sie betrug 2,186.165 Kilogr. (2,900.172 gegen 5,086.337 Kilogr.). Bemerkenswerth ist endlich noch der Unterschied von 1,720.538 Kilogr. (6,070.964 gegen 7,791.502 Kilogr.), der sich bei den Anfuhren von rohem Blei zu Ungunsten des Jahres 1876 ergeben hat.

Ausfuhr.

Der Ausfuhrhandel des Jahres 1876 hat wenig Lebhaftigkeit entwickelt. Die Mehrzahl der von hier abgefertigten Artikel zeigt im Vergleich zu 1875 einen Ausfall und unter diesen befinden sich leider viele Manufacte. So z. B. hat in Modewaaren und künstlichen Blumen allein der Werth des Exportes sich um 2,289.541 Francs verringert, da dem diesfälligen Betrage von 6,943.162 Frcs. in 1876 ein solcher von 9,232.703 Frcs. im Vorjahre gegenübersteht.

In Rübenzucker ist der Export von 1,927.430 auf 53.100 Kilogr., somit um 1,874.330 Kilogr., in Mehl von 5,791.800 auf 1,354.700 Kilogr. (um 4,437.100 Kilogr.) gesunken.

Ausserdem lässt sich noch bei folgenden Artikeln eine bedeutendere Abnahme constatiren:

		1876	1875	Abnahme in 1876
Porzellanwaaren	Kilogr.	3,103.594	3,540.855	437.261
Bearbeitete Steine	Francs	3,015.390	3,888.868	873.478
Kurzwaaren	Kilogr.	1,462.615	1,635.191	172.576
Weisses Papier	„	1,633.725	1,765.539	131.814
Ordinäre Weine	Liter	7,261.204	7,638.080	376.876
Eier	Kilogr.	188.554	226.959	38.405
Kartoffeln	„	9,201.058	9,708.713	507.655
Tischlerleim	„	431.603	508.264	76.661
Gesalzene Butter	„	2,625.718	2,632.624	6.906

Unter den wenigen Waarengattungen, deren Ausfuhr sich gegen das Vorjahr gehoben hat, stehen die Gewebe obenan, und zwar mit folgenden Mengen:

		1876	1875	Zunahme in 1876
Seidengewebe	Kilogr.	1,151.155	948.980	202.175
Schafwollgewebe	„	5,636.233	5,594.762	41.471
Baumwollgewebe	„	2,073.209	1,713.987	359.222

Die übrigen Hauptausfuhrwaaren, in welchen der Verkehr günstigere Resultate lieferte, sind:

		1876	1875	Zunahme in 1876
Buntpapier	Kilogr.	400.499	374.000	26.499
Oelkörner	„	224.479	12.770	211.709
Oker	„	2,139.943	1,657.710	482.233
Hadern	„	1,234.505	767.149	467.356
Hanf, Flachs und Werg	„	112.152	41.562	70.590
Fette Oele	„	730.967	364.051	366.916

Dass die Lage des hiesigen Exporthandels im Allgemeinen keine zu günstige war, steht wesentlich mit den politischen Verhältnissen im Orient und in einzelnen Theilen Amerika's, theilweise aber auch mit der in England und Amerika herrschenden Handelskrisis im Zusammenhange.

Verkehr in einzelnen Hauptartikeln.

Zucker. Der namhafte Ausfall in der Rübenernte Europa's musste nothwendigerweise ein rapides Steigen der Zuckerpreise zur nächsten Folge haben. Während der letzten Monate des Jahres waren die hierländigen Raffinerien bemüht, allen verfügbaren Rübenzucker an den Hauptproductionsorten Europa's aufzukaufen, um ihre gelichteten Lager nach Thunlichkeit zu ergänzen.

Infolge dessen scheint sich ein regelmässiger Import dieses Erzeugnisses mit der Bestimmung für Paris herauszubilden, entgegen den Beziehungen, welche Hâvre in dieser Hinsicht früher mit Deutschland, Belgien und Holland unterhielt.

Baumwolle. Die Preise dieses Rohstoffes waren einige Zeit hindurch so niedrig, wie man sie schon lange nicht gesehen hatte; aber in Voraussicht einer geringeren Ernte in den Vereinigten Staaten, als man ursprünglich geglaubt hatte, trat dann eine bedeutende Erholung ein.

Die Spinnerei, welche mit Nutzen arbeitete, glaubte nicht, dass eine Vertheuerung des Rohmaterials eintreten werde, liess ihre Vorräthe darin bedeutend zusammenschmelzen, und war nun genöthigt, sich regelmässig als Käuferin einzustellen.

Uebrigens scheinen die Spinner in grösserem Masse wieder davon abzukommen, ihren Bedarf an Baumwolle direct aus den Vereinigten Staaten zu beziehen, wie sie das vor einiger Zeit gethan hatten und woraus für sie so manche Enttäuschung hervorgegangen sein dürfte.

Ueber den Verkehr in diesem Spinnstoffe enthält die nachstehende Tabelle die bezüglichen Einzelheiten:

	Im Ganzen Ballen	Darunter Amerikanische Ballen	Darunter Ostindische Ballen
Vorrath am 31. December 1875	201.814	107.974	80.734
Zufuhr in 1876	720.517	509.648	187.006
	922.331	617.622	267.740
Abfuhr in 1876	771.009	515.839	227.102
Vorrath am 31. December 1876	151.322	101.783	40.638

Kaffee. Die Umsätze des Jahres 1876 waren schleppend; erst in den 2 letzten Monaten trat eine namhafte Preissteigerung und gleichzeitig eine grosse Geschäftsthätigkeit ein. Es fanden um so namhaftere Käufe statt, als man eine fernere Vertheuerung des Artikels erwartete, und überdies aus Brasilien eine ziemlich beträchtliche Verringerung der Ernte infolge heftiger Regen gemeldet wurde.

Mässige Preise führten zu lebhaftem Consum, so dass der Export von Kaffee über diesen Hafen weit stärker als in den nächstfrüheren Jahren war. Ein- und Ausfuhr gestalteten sich folgendermassen:

	1875	1876
Einfuhr	765.297 Säcke 810 Fässer	720.975 Säcke 1.503 Fässer
Ausfuhr	672.300 Säcke 691 Fässer	770.284 Säcke 1.459 Fässer
Schliesslicher Vorrath . .	215.265 Säcke 118 Fässer	165.947 Säcke 811 Fässer

Schafwolle. In diesem Artikel hat das Jahr 1876 seinem Vorgänger gegenüber eine Zunahme des Imports um 9607 Ballen und des Exports um 22.329 Ballen, beides zunächst in Bezug auf La Plata-Wolle, aufzuweisen.

Gleich zu Anfang des Jahres waren die Zufuhren von Wolle der neuen Schur aus Buenos-Ayres sehr zahlreich, und da sowohl Qualität als Preislage (190—230 Francs) convenirten, so kamen in dieser Sorte namhafte Umsätze vor.

Angesichts der nicht sehr günstigen Lage der Fabrikation und der ferner zu erwartenden starken Anfuhren konnten sich die Januarpreise nicht behaupten; es trat vielmehr in dem Marktwerthe dieser Waarengattung ein Rückgang ein, welcher bis zum Monat Juli anhielt und gegen die höchsten Notirungen des Januar für alle Qualitäten ohne Unterschied 30 pCt. betrug.

Uebrigens war das eine Erscheinung, die sich in nahezu gleichem Verhältnisse auf allen andern Wollmärkten wahrnehmbar machte.

Gegen die Mitte Juli entwickelte sich auf den Londoner Auctionen, wo bis dahin übermässig niedrige Notirungen vorgewaltet hatten, etwas mehr Lebhaftigkeit mit günstiger Tendenz für die Preise und auch der Stand der Dinge bezüglich der Fabriken liess eine kleine Besserung erkennen.

Die nächste Folge davon für den hiesigen Markt war eine regere Nachfrage und festere Preise, gefolgt von einer allmäligen Hausse, welche bis Anfangs December fortdauerte und bei fast gänzlichem Mangel an Vorräthen in Hâvre selbst den Markt-Werth der Schafwolle beinahe auf den Stand vom Monate Jänner zurückbrachte.

Im December wurden hier ca. 4400 Ballen Buenos-Ayres der neuen Schur und einige Ballen Montevideo importirt. Die in der ersten Monatshälfte herrschende Lebhaftigkeit ging später wieder verloren und Preise schlossen um 10 bis 15 Cent. niedriger, als sie eröffnet hatten.

Im Vergleich zum Vorjahre stellt sich die Bewegung auf dem hiesigen Woll-Markte folgendermassen dar:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	1875 Ballen	1876 Ballen	1875 Ballen	1876 Ballen
Im Ganzen	66.268	75.875	59.602	81.931
Darunter:				
Buenos-Ayres	44.883	54.493	38.809	58.535
Montevideo und Entre Rios	10.944	13.507	11.527	14.053
Peru und Chile	2.830	3.723	3.101	4.122
Russische	1.941	3.465	2.557	3.407

Häute und Felle. Gegenüber dem Jahre 1875 gestaltete sich das Geschäft in dieser Branche wie folgt:

	1875		1876	
Einfuhr	1,112.081	Stück	931.442	Stück
Ausfuhr	1,087.523	„	1,170.799	„
Schliesslicher Vorrath	288.480	„	104.749	„

Der Umstand, dass zu Anfang des Jahres 1876 auf allen Märkten Europa's bedeutende Vorräthe lagerten, übte auf den Werth dieses Artikels einen empfindlichen Druck aus, welchem erst im Juli eine freundlichere Stimmung mit allmäliger Erhöhung der Preise folgte. Gegen Ende des Jahres verschärfte sich diese Hausse speciell für schwere Saladeros-Ochsenhäute und trockene La Plata infolge lebhafter Nachfrage für England und die Vereinigten Staaten.

Indigo. Die Verkäufe und Wiederverkäufe in allen Sorten erreichten während des Jahres 1876 eine Gesammtmenge von 2232 Kisten und 790 Suronen, gegen 1440 Kisten und 1392 Suronen in 1875. Versendet wurden 4039 Kisten und 1077 Suronen, gegen 2369 Kisten und 1505 Suronen im Vorjahre.

Infolge früher angelegter starker Vorräthe gab es in bengalischer Waare zu Ende des Jahres gar kein Geschäft.

Farbhölzer. Die Transactionen waren still, die Preise des Vorjahres konnten sich jedoch behaupten. Im Ganzen wurden hier 74.644 Tonnen Farbhölzer aller Art importirt, gegen 65.372 Tonnen in 1875. Das Jahr schloss mit einem Vorrath von 3375 Tonnen Campecheholz (Haïti) und 4900 Tonnen Gelbholz.

Der Libanon und seine wichtigsten Producte.

Beirut. Dasjenige, was ein Land producirt, eventuell produciren könnte, hängt grossentheils von den kosmischen Verhältnissen, also von der geographischen Lage des Landes, seiner Bodenbeschaffenheit, seinem Klima ab; die Flora und Fauna richten sich nach diesen massgebenden Factoren. Erst in zweiter Linie kommen die Bewohner in Betracht, welche ihrerseits wieder naturgemäss unter dem Einflusse des Klima ihres Aufenthaltsortes stehen. Gross ist die Einwirkung der Vegetation auf Menschen und Thiere, und ebenso umgekehrt.

Um ein richtiges Verständniss der Vegetation des Libanon-Gebietes zu erlangen, dürfte es vielleicht nicht überflüssig erscheinen, vor allem Andern die allgemein geographischen Verhältnisse dieses Landstriches kurz zu besprechen.

Der Libanon-District, so weit er hier in Betracht kommt, bildet ein durch natürliche Grenzen scharf abgeschlossenes Gebirgsland, das im Norden der Nahr el Kebir umfliesst, und welches sich in süd-südwestlicher Richtung längs der Küste hinzieht und im Süden vom Litany-Flusse abgeschlossen wird. Im Westen bildet das Mittelmeer, im Osten Cölesyrien die natürliche Abgrenzung.

Die Gebirgskette des Libanon nimmt von Nord nach Süd bin an Höhe ab. Der höchste Gipfel Dahar el Kodib (über 3000 Meter hoch) liegt etwa 25 Meilen von der nördlichen Grenze entfernt. Südlicher von demselben erhebt sich die Masse des Sunin-Stockes (über 2600 Meter) und jene des etwas niedrigeren Gebel Kenisch und noch südlicher der Tomat Neba (mehr als 1800 Meter hoch).

Der Haupthöhenzug streicht ganz nahe der östlichen Grenze. Hier präsentiren sich die Berge ausserordentlich steil. Schroff fallen die Wände zur Hochebene Cölesyrien (heute Bekaa genannt) hinab, nur ein paarmal von engen Thälern durchbrochen.

Ganz anders erscheint die westliche Abdachung des Gebirges. Die Abhänge sind gedehnter, fallen mehr stufenförmig ab, an vielen Stellen zerrissen durch die tief eingefurchten Querthäler der wilden Gebirgswässer.

Manchmal strecken sich Ausläufer der Hauptmassen ins Meer hinein und bilden kahle, fast senkrecht abfallende Vorgebirge, wie z. B. beim Hundsfluss.

Ein anderes Mal wieder treten die Berge von der Küste etwas zurück und lassen Raum für Ebenen, die wie bei Tripoli, Beirut etc. vom Fusse der Berge zum Meere sich hinziehen.

Der Libanon ist ziemlich reich an Quellen und Bächen, welche durch den Monate lang auf den Bergen und in den Hochthälern liegenden Schnee genährt werden. Wegen der geringen Entfernung des Ursprunges der Bäche von ihrer Mündung ins Meer kann man diesen Gewässern streng genommen die Bezeichnung von Flüssen nicht beilegen.

Die wichtigsten derselben von Nord nach Süd sind: Der Nahr el Kebir (Eleutherus der Alten), Nahr Abu Aly oder Kadischa, Nahr Ibrahim (Adonis), Nahr el Kelb (Lycus), der Beiruter Fluss, der Nahr el Damur (Tamyras), Nahr el Baruk (Bostrenus), und schliesslich der Leontes, der gegenwärtig im Oberlauf als Litany, im Unterlauf als Kasimiyeh bezeichnet ist.

Die Hauptmasse des Gebirges besteht aus Jura-Formation, deren Schichten an manchen Stellen ausserordentlich stark gestört wurden und groteske Formen aufweisen. Angelagert an den Kalkhauptstock findet man an der Westabdachung ziemlich ausgedehnte Kreidelager, sehr reich an Kieselsteinen und Fossilien, namentlich schönen Ammoniten und verschiedenen längst untergegangenen Fischarten.

Neben diesen Kreideschichten stossen grosse Bette von mürbem, zerreiblichem Sandsteine auf. In der nördlichen Hälfte weisen ausgedehnte Basaltmassen auf starke vulcanische Thätigkeit hin.

Infolge dieser verschiedenen geologischen Structur bietet die Scenerie des Libanon eine sehr grosse Abwechslung. Die mehr regelmässigen, sanfteren Linien der Sandsteinhöhenzüge heben sich malerisch ab von den kühn aufstrebenden, steilen Kalksteingräten und Spitzen; die röthlichere Färbung der ersteren contrastirt herrlich mit den grauen und weissen Schatten der letzteren.

Wie ganz anders mögen sich die Abhänge des Libanon vor Zeiten präsentirt haben, als noch allerwärts ausgedehnte Waldungen die Höhen bedeckten. Die Wälder des Libanon waren im Alterthum hoch berühmt. Ihre Cedern lieferten das geschätzte Bauholz für die Tempel und Prachtpaläste in Jerusalem, Rom und Assyrien; die Eichen, Fichten etc. verwendete man beim Schiffbau.

Im Verlaufe der Jahrhunderte oder vielmehr Jahrtausende sind die Waldungen allmälig vertilgt worden; kahl und steinig zeigen sich gegenwärtig die meisten Abhänge der Berge. Die einst so berühmten Cedernwaldungen und Haine sind

verschwunden, nur wenige Exemplare dieses kostbaren Baumes finden sich noch in der nördlichen Hälfte des Gebirges. Das gleiche Schicksal wurde der Eiche bereitet.

Nur die Pinie bildet noch hin und wieder in den Thälern grössere Bestände, und auch diese verringern sich immer mehr infolge des von Jahr zu Jahr sich steigernden Holzbedarfes für die zahlreichen, viel Brennmaterial verzehrenden Filataren.

Auf diese Art wird in nicht zu ferner Zeit das ganze, einst so bewaldete Gebiet von beschattenden Bäumen entblösst sein und wahrscheinlich für ewige Zeiten so bleiben, da Niemand für die Wiederbewaldung Sorge trägt. Die Aufforstung ist auch an den meisten Orten sehr schwer geworden, in der Regel geradezu unmöglich.

Wo nämlich die steilen Abhänge der Höhenzüge der sie schützenden Bäume beraubt wurden, hat das Regenwasser im Laufe der Jahre allmälig das Erdreich abgeschwemmt und die sich bildenden Giessbäche haben dasselbe weit fortgetragen, so dass der kahle Felsengrund zu Tage tritt und jegliche Cultur für lange Zeit hin erschwert, wenn nicht vereitelt.

Die klimatischen Verhältnisse und der dadurch bedingte Pflanzenwuchs sind in den verschiedenen Theilen des Libanon-Gebietes ungemein verschieden. In den ebenen Landstrichen und auf den niederen Höhenzügen findet man die Producte der warmen Zonen. Der Sommer ist sehr heiss und lang dauernd, der Winter äusserst mild; Regen giebt es nur während weniger Monate, Schnee oder Frost fast nie.

Das ist die Regien, wo die Bananen, Palmen, Sycomoren, Orangen, Citronen und selbst Zuckerrohr üppig gedeihen und reichliche Früchte tragen.

Etwas höher an den Bergen hinauf findet man Cypressen, Pinien, Eichen, Nussbäume, Johannisbrodbäume, Platanen, Silberpappeln, Feigen- und andere Obstbäume und die Weinrebe.

Diejenigen Pflanzen, welche in nationalökonomischer Beziehung als die wichtigsten zu betrachten sind, nämlich die Tabakpflanze, der Oel- und Maulbeerbaum, sind am wenigsten an eine bestimmte Höhengrenze gebunden; sie gedeihen ebenso vortrefflich in den heissen Niederungen, wie in den höheren, kühleren Regionen.

Die Heimat der Tabakpflanze ist in den wärmeren Landstrichen zu suchen. Ihr natürliches Verbreitungsgebiet liegt auf der nördlichen Hemisphäre zwischen dem Aequator und etwa dem 35° n. Br. Durch Acclimatisation kann sie aber bis zum 50°, ja nach Umständen sogar bis zum 60° angebaut werden. Ihre Cultur erfordert überall, selbst in der warmen Zone, eine grosse Sorgfalt, sowohl rücksichtlich der Aussaat, wie auch in Betreff des Düngens.

Der im Libanon gepflanzte Tabak gehört zu der Gattung des sog. Bauern- oder Veilchentabaks (nicotiana rustica). Die zwei Sorten, welche anderswo so stark cultivirt werden, nämlich den gemeinen Tabak (nicotiana tabacum) und den Maryland (nicotiana macrophylla), kennt man hierlands nicht.

Mehr oder weniger findet man die Tabakpflanze im ganzen Libanon-District, vom Gestade des Meeres an bis hoch hinauf in die Berge, an Stellen, wo der Schnee fällt. Am besten gedeiht sie in der mittleren Regien, also in einer Höhe von 2000—3000′.

Je nach der Oertlichkeit wird der Same im Mai oder Juni in den Boden gegeben, und zwar in ein eigenes gedüngtes Beet. Sobald die Pflänzchen über den Erdboden sich erheben, werden sie versetzt, in Entfernungen von etwa einem halben Meter auseinander. Die jungen Pflanzen werden reichlich begossen, die grösseren aber nicht mehr, weil ein häufigeres Begiessen denselben allerdings zu einem rascheren und üppigeren Wachsthum verhilft, aber erfahrungsgemäss stets nur auf Kosten der Güte des Blattes.

Die Tabakpflanze ist bekanntlich ausserordentlich reich an mineralischen Bestandtheilen; sie liefert gegen 20 pCt. Asche. Da sie dem Boden so viele Mineralbestandtheile entzieht, ist es nothwendig, das Tabakfeld stark mit mineralischem Dünger zu

versehen. Hat man die Absicht, ein schweres, fettes Tabakblatt zu erzielen, dann erscheint es zweckdienlich, dem Felde viel animalischen Dünger zu geben.

Im Libanon verwenden die Bauern zur Düngung der Tabakfelder am liebsten die Excremente der Ziegen, weshalb jeder Tabakpflanzer darauf bedacht ist, während einiger Zeit auf den zum Tabakbau bestimmten Gründen Ziegen zu halten. Die beim Herannahen der kalten Jahreszeit von den höheren Gebirgen niedersteigenden Ziegen-Herden werden auf diese Weise sehr nutzbringend verwendet.

Da, wo Ziegen sich aufgehalten haben, wird der Boden nicht umgeackert, sondern so wie er ist, zum Anbau der Pflanzen benützt. Wo es aber nicht angeht, Ziegen hinzubringen, trachtet man den Boden mit Ziegenmist stark zu düngen. Solche nur mit herbeigeführtem Mist gedüngte Felder sollen aber beiweitem nicht ein so gutes Product liefern, wie jene Terrains, auf denen Ziegen geweidet haben.

Der Dünger der Schafe gilt als nicht so wirksam, wie derjenige der Ziegen. Den besten Tabak soll jener Grund hervorbringen, auf welchem sich Gazellen aufgehalten haben.

Hierlands behauptet man, dass die Düngung der Felder mit Ziegenexcrementen dem Libanon-Tabak die bekannten geschätzten Eigenschaften verschaffe. Derselbe ist auf die Dauer viel angenehmer zu rauchen als der türkische Tabak; er hinterlässt keinen so unangenehmen Nachgeschmack wie dieser, und trocknet den Gaumen weit weniger aus.

Die Tabakernte beginnt im Libanon je nach der tieferen oder höheren Lage der Felder ungefähr 3 bis $3^1/_2$ Monate nach dem Anpflanzen, also im August oder September. Man pflückt zuerst die äusseren, dem Erdboden zunächst befindlichen Blätter, welche das wenigst werthvolle Product liefern.

Nach einiger Zeit nimmt man von der Pflanze die höher stehenden, die mittleren Blätter, welche schon viel geschätzter sind, und endlich die inneren Blätter, welche als die besten gelten.

Die schönsten und kräftigsten Pflanzen bleiben behufs Gewinnung des Samens für die nächstjährige Aussaat stehen, die andern werden alle ausgerissen. Die gepflückten Blätter hängt man, eines an das andere auf eine Schnur gereiht, unter Bäumen oder an andern gegen die Sonnenstrahlen geschützten und luftigen Orten zum Trocknen auf. Sowie die Blätter gehörig getrocknet sind, werden sie zu kleinen Packeten zusammengebunden.

Die Manipulation, welche mit den Blättern vorgenommen wird, vom Pflücken an bis zu der Zeit, wo sie getrocknet sind, erfordert viel Aufmerksamkeit und Sorgfalt. Durch einen bei dieser Arbeit vorkommenden Fehler kann das schönste Blatt sehr entwerthet werden.

Man will bemerkt haben, dass die Leute, welche sich mit der Zubereitung der Blätter befassen, häufig ein kränkliches Aussehen haben. Es ist immerhin denkbar, dass der der Tabakpflanze eigenthümliche Giftstoff, das Nicotin, und ebenso auch das sog. Nicotianin (der Tabakkampfer oder jene Substanz, die sich erst während des Lagerns der Tabakblätter nach und nach bildet) durch Exhalation während des Trocknens etwas nachtheilig auf den menschlichen Organismus einwirkt.

Den meisten und auch weitaus besten Tabak gewinnt man in den Districten Djebel und Kora, weshalb auch die gesuchtesten Sorten „Djebeli" und „Korani" heissen. Mehr oder weniger wird aber auch in allen andern Districten Tabak angepflanzt, und zwar namentlich seit jener Zeit, als der Tabakexport nach Aegypten einen erhöhten Aufschwung gewann.

Der Umstand, dass in Aegypten seit etwa 2 Jahren auf die Einfuhr von Tabak ein Zoll von 20 ägypt. Piastern pr. Oka gelegt wurde, hat nicht, wie man anfangs mit Grund befürchtete, eine bedeutende Einschränkung der Tabakcultur im Gebirge herbeigeführt.

Man hat eben allmälig Mittel und Wege gefunden, den Export nach Aegypten trotz des hohen Zolles ziemlich ungeschmälert aufrecht zu erhalten. Das geschieht durch den Schmuggel, der im Grossen betrieben wird.

Der in den Hafenstädten Syriens per Oka Tabak eingehobene Ausfuhrzoll nach Aegypten beträgt 8 Piaster, wogegen der Export nach europäischen Häfen zollfrei stattfindet. Das Augenmerk der Schmuggler ist also in erster Linie darauf gerichtet, den hiesigen Ausfuhrzoll dadurch zu umgehen, dass die für Aegypten bestimmte Waare vorerst nach einem europäischen Hafen (meist nach Malta) verfrachtet, dort in Entrepôt gegeben und sohin nach Alexandrien spedirt wird.

Die jährliche Tabakproduction im Libanon dürfte ungefähr eine Million Oka betragen. Etwas über 30 pCt. davon wird im Libanon selbst consumirt, ein anderer Theil geht nach den umliegenden Gegenden Syriens, der bedeutendste Export findet jedoch nach Aegypten statt, und zwar über Tripoli und Beirut.

Der Preis der guten, am Erzeugungsorte direct vom Pflanzer bezogenen Waare wechselt zwischen 10—12 Pstr. per Oka; für schlechtere Qualität zahlt man oft kaum die Hälfte.

Was in Syrien selbst an Libanon-Tabak consumirt wird, passirt die Grenze gleichfalls im Wege des Schmuggels und entzieht sich so fast gänzlich der Besteuerung.

Der Oelbaum (olea europaea) hat seine Heimat im Orient. Wohl schon seit Jahrhunderten wird er in der hiesigen Gegend cultivirt. Er begnügt sich so ziemlich mit jeglichem Terrain, zieht aber Kalksteingrund allen andern vor und gedeiht da am besten.

In grösseren, compacteren Massen begegnet man ihm in der Ebene, welche sich zwischen Beirut und Saida und dem Fusse des Libanon ausdehnt, und dann wieder im Districte Schuf, namentlich in dem gegen Saida sich hinziehenden Thale Baruk.

Beide Seiten dieses langgestreckten Thales sind von der Sohle bis hoch hinauf an den Flanken der Berge mit Oelbäumen bedeckt. Einzeln stehend oder in kleineren Partien sieht man diesen Baum überall im Gebirge, in den Niederungen wie auf der Höhe.

Er erfordert nur eine äusserst geringe Pflege und auch diese blos für die erste Zeit seines Wachsthums. Die Stecklinge werden anfangs reichlich begossen; der Boden wird ein paarmal im Jahre aufgelockert. Das ist so ziemlich Alles, was man für das junge Bäumchen thut.

Ist es 2—3 Jahre alt, dann wird es veredelt. Meist schon nach dem 5. Jahre lohnt es die geringe Pflege und Mühe, welche man auf dasselbe verwendet hat, durch reichliche Früchte.

Der Oelbaum ist ungemein ausdauernd, ja geradezu unverwüstlich. Hunderte von Jahren gehen fast spurlos an ihm vorüber; er verliert nicht seine Kraft und bringt trotz des hohen Alters immer noch Blüthen und Früchte hervor.

Die Olivenernte findet in den Monaten October und November statt. Die reifen Früchte fallen theils von selbst zu Boden, theils werden sie vom Baume geschüttelt oder mit Stöcken herabgeschlagen.

Während der paar Tage des Einsammelns der Oliven entwickelt sich ein reges, munteres Leben in den Olivengärten. Bei Tag und Nacht bleiben die Leute im Freien, bis alle Früchte nach Hause geschafft sind.

Nun beginnt die Thätigkeit der Oelpressen, welche durch längere Zeit ohne Unterlass zu arbeiten haben. Die landesüblichen, fast ausschliesslich in Verwendung stehenden Pressen sind ungemein primitiver Natur, aber so solid, als ob sie für Jahrhunderte berechnet wären.

Die ganze Maschinerie besteht in einem kolossalen Mühlstein, der auf steinerner Unterlage durch Ochsen oder Maulthiere im Kreise gedreht wird und die Oliven

zerquetscht. Nach europäischer Art eingerichtete Pressen finden sich kaum ein Dutzend im Lande zerstreut vor, und keine derselben wird durch Dampf in Bewegung gesetzt. Zum Aufbewahren des gewonnenen Oels (8 Oka Oliven geben $2^1/_2$ bis 3 Oka Oel) verwenden die Libanesen grosse irdene Krüge, welche grösstentheils im Lande selbst angefertigt, zum Theil auch aus Malta oder Marseille eingeführt werden. Zum Transport des Oels von den Bergen herab nach den Hafenstädten bedient man sich grosser Schläuche aus Thierhäuten, die von Maulthieren oder Eseln getragen werden.

Man unterscheidet drei Qualitäten von Oel. Die beste, für den Gebrauch bei Tisch und in der Küche bestimmte Sorte, deren Preis ca. 6 Pstr. pr. Oka beträgt, wird selten ausgeführt, sondern grösstentheils im Lande selbst consumirt. Dieses Oel ist ausserordentlich wohlschmeckend, und selbst besser als die bekanntlich sehr geschätzten Fabrikate Frankreichs und Italiens.

Die zweite Qualität wurde in früherer Zeit meistens zum Brennen in Lampen etc. gebraucht, allein seit etwa 10 Jahren hat der Import von Petroleum so gewaltige Dimensionen angenommen, dass diese Oelgattung jetzt nur mehr in geringer Menge im Lande consumirt, sondern hauptsächlich verschickt wird, und zwar zumeist nach Frankreich und England.

Die dritte und schlechteste Qualität verwendet man blos zur Seifenbereitung. Dieser Industriezweig hat in neuerer Zeit einen ziemlichen Aufschwung genommen; fast jedes Jahr entstehen neue Seifenfabriken. Ihre Erzeugnisse finden meistens im Inlande selbst Absatz oder werden nach den angrenzenden Gegenden versendet; ein geringer Theil geht nach den Hafenplätzen Anatoliens und nach Aegypten.

Im ganzen Libanon-Gebiete werden jährlich 1,800.000 bis 2 Mill. Oka (beiläufig $2^1/_2$ Mill. Kilogr.) Oel gewonnen. Ein Drittel davon entfällt auf die Ebene, das zweite Drittel auf den District Schuf und der Rest auf alle andern Districte zusammen. Diese Berechnung ist der Durchschnitt zweier auf einander folgenden Ernten, wovon die eine in der Regel gut, die andere schlecht ist.

Zwei Drittel der 1876er Ernte, welche als äusserst ergiebig zu bezeichnen ist, wurden von den hiesigen Häusern, die sich mit Oelhandel befassen, aufgekauft, um nach Frankreich und England expedirt zu werden. Der mittlere Preis stellte sich per Oka (78 Oka = 100 Kilogr.) je nach der Qualität auf 90 Cent. bis 1·10 Francs.

Bei schlechten und selbst bei mittleren Ernten ist der Export von Oel unbedeutend. Die in 1877 vorgekommene so starke Ausfuhr erklärt sich aus der reichlichen Ernte des Vorjahres und namentlich auch aus dem Umstande, dass die Oliven-Ernte in Palästina, insbesondere um Jaffa und Nablus, in 1876 sehr schlecht ausgefallen ist, und somit das Erzeugniss des Libanon viel gesuchter war und besser als gewöhnlich bezahlt wurde.

Der Seidenspinner (bombyx mori), dessen Heimat in Ostasien, und zwar zweifelsohne in China zu suchen ist, wo schon 3000 Jahre v. Chr. der Seidenbau in Blüthe stand, dürfte erst gegen Ende des sechsten Jahrhunderts n. Chr. nach Syrien und dem Libanon eingeführt worden sein.

Seit dieser Zeit entwickelte sich die Seidenzucht allmälig zu einer der wichtigsten Beschäftigungen des Libanon. Sie ist heutzutage jener Industriezweig, von dessen Gedeihen mehr oder weniger das Wohl und Wehe von Tausenden von Menschen abhängt.

Die natürlichen Bedingungen für das Erzielen einer ergiebigen Seidenernte sind im Libanon mehr als in irgend einem andern Lande vorhanden. Vor allem Andern kommen diesfalls die klimatischen Verhältnisse in Betracht, welche dem Wachsthum und der reichlichen Laubentwicklung des Maulbeerbaums ausserordentlich günstig sind.

Das ist eben das wichtigste Moment bei der Seidenzucht, weil bekanntlich die Seidenraupe mit ihrer Nahrung ausschliesslich an die Blätter des Maulbeerbaums angewiesen ist. Wo dieser nicht fortkommt, hört die Zucht des Seidenspinners

von selbst auf, indem der gummiartige Schleim, der sich in den Maulbeerblättern findet, den wahren Urstoff der Seide bildet.

Der Maulbeerbaum (morus alba) kommt so ziemlich in allen Districten des Gebirgs fort. Je nach der Bodenbeschaffenheit hat er in einigen mehr Laubentwicklung als in andern, namentlich den Kalksteinterrains. Die Bäume werden mittels Fruchtkörner fortgepflanzt; sie brauchen wenig Pflege, nur etwas Wasser und Umackern des Bodens zwei- bis dreimal während des Sommers.

In der Ebene beginnt man schon im Monate April die Blätter zu pflücken; im Gebirge, je höher, desto später, in den Monaten Mai und Juni. Im Herbst findet eine zweite Laubernte statt, die zur Fütterung der Kühe und Schafe dient.

Da das Auskriechen der Raupen mit dem Erscheinen der Blätter des Baumes zusammentreffen muss, weil die ersten zarten Blättchen die einzig angemessene Nahrung der Würmchen bilden, so ist selbstverständlich die erste und sehr wichtige Sorge des Züchters darauf gerichtet, dieses Zusammentreffen zu ermöglichen. Viel hängt in dieser Beziehung von den Witterungsverhältnissen ab.

In den niederen Landstrichen kriechen die Würmer gewöhnlich Anfangs April aus, also zu einer Zeit, wo die Bäume bereits das erste junge Grün haben. Ist das ausnahmsweise nicht der Fall, dann wird das Auskriechen durch Erwärmung des Raumes beschleunigt.

Um ein zu frühes Erscheinen der Raupen, nämlich vor der Zeit, wo die Bäume Blätter getrieben haben, hintanzuhalten, geben die Bauern der Ebene den Samen in höher gelegene, kühlere Gebirgsgegenden zur Aufbewahrung und bringen ihn dann erst knapp vor dem Triebe der Blätter zurück. Auf diese Art lässt sich mit ziemlicher Sicherheit das Auskriechen der Würmer zugleich mit dem Erscheinen ihrer Nahrung herstellen.

Die Seidenwürmer bedürfen bekanntlich einer überaus sorgfältigen Pflege, einer regelmässigen Fütterung und einer möglichst gleichmässigen höheren Temperatur. In den Gebirgsgegenden hält man sie während der ganzen Periode der 4maligen Häutung in geschlossenen Räumlichkeiten; in der Ebene hingegen bleiben die Raupen nur bis zur zweiten Häutung in den Häusern, dann giebt man sie ins Freie auf eigens für sie hergerichtete Holzgestelle, die aber natürlich gegen Sonne und Wind entsprechend geschützt sind.

Namentlich die heissen Südwinde, die sog. Chamsin, können den Raupen sehr gefährlich werden und grosse Verheerungen anrichten. Sobald ein solcher Wind anhebt, werden die Gestelle mit Matten möglichst gut verwahrt und die Raupen öfters mit Wasser bespritzt.

Wie anderwärts, so ist auch hierlands unter den Seidenwürmern die böse Krankheit, und zwar insbesondere seit etwa 15 Jahren aufgetreten. Früher gewann jeder Seidenzüchter selbst den nöthigen Samen für die nächstfolgende Campagne, gegenwärtig ist aber das nicht mehr allgemein der Fall.

Man will beobachtet haben, dass durch häufigeren Wechsel des Samens, durch Einführung desselben namentlich aus Japan, mit mehr Sicherheit auf eine günstige Ernte zu rechnen sei, als durch Fortpflanzung aus dem selbstgewonnenen Samen.

Die ganze Arbeit des Seidenzüchters hört in der Ebene zwischen Mitte und Ende Mai auf (im Gebirge je nach der Lage entsprechend später), und dann beginnt die Thätigkeit der zahlreichen, überall im Lande zerstreuten Filaturen.

Nach der Tödtung der in der Seidenhülle schlafenden Thierchen durch heisses Wasser werden die Cocons an gegen Sonnenstrahlen geschützten Orten zum Trocknen ausgebreitet, sohin sortirt und endlich in den Filaturen verarbeitet, eventuell für die Versendung nach Frankreich hergerichtet.

Man exportirt nur die schönsten Cocons und auch von diesen blos eine verhältnissmässig geringe Quantität, weil man in der Regel durch die Ausfuhr von zubereiteter Seide mehr Gewinn erzielen kann.

Die geringere Qualität der Seide wird in Syrien, namentlich in Damascus, Aleppo etc., zu den bekannten schönen Geweben verarbeitet, die grösstentheils im Lande selbst lohnenden Absatz finden.

Die Filaturen bilden, wie bereits angedeutet, wegen ihres bedeutenden Holz-Verbrauchs eine der Ursachen der fortschreitenden Abholzung der Libanon-Höhen. Im ganzen Gebiete befinden sich dermalen über 70 Filaturen mit mehr als 4200 Kesseln im Betriebe. Für jeden Kessel sind pr. Tag etwa 14 Oka Holz in Anschlag zu bringen, so dass eine einzige kleinere Filatur von blos 50 Kesseln für die Arbeitszeit, sagen wir z. B. von 250 Tagen im Jahr, das beträchtliche Quantum von über 170.000 Oka Holz verzehrt. Für die Herstellung einer Oka Seide rechnet man 130 Oka Holz.

Infolge dieses gewaltigen Verbrauches an Brennmaterial in den Filaturen wird bei dem verhältnissmässig langsamen Wachsthum der Bäume der Preis des Holzes ganz natürlich von Jahr zu Jahr höher, vertheuert die Arbeit und verringert somit dem entsprechend den Reingewinn. Die Filaturen in der Ebene beziehen schon seit längerer Zeit, eben wegen der erhöhten Preise des inländischen Brennmaterials, ihren Holzbedarf aus dem waldreichen Caramanien.

Steinkohle wird fast gar nicht verwendet. Die inländische, welche von schlechter Qualität ist, kann wegen der elenden Wege im Gebirge, oder besser gesagt, wegen des Mangels an praktikablen Communicationen nur gerade in jenen wenigen Filaturen verwendet werden, welche ganz nahe am Gewinnungsorte der Kohlen gelegen sind. Englische Kohle consumiren blos die im Kral, hart an der Damascener Chaussée befindlichen Filaturen.

Das Erträgniss, d. h. das Gewinnen einer Oka Seide aus so und so viel Oka Cocons, ist begreiflicherweise nicht jedes Jahr gleich. Die nachfolgenden Ziffern, welche sich auf eine bestimmte Filatur von 50 Kesseln beziehen, lassen dies deutlich entnehmen.

Ernte von 1873: Beginn der Arbeit in der Filatur am 20. Mai 1873, Schluss am 27. Februar 1874. Menge der verarbeiteten Cocons (in frischem Zustande) 16.940 Oka, gewonnene Seide 1184 Oka, somit die Verhältnisszahl $14^1/_2$, d. h. aus $14^1/_2$ Oka Cocons nur 1 Oka Seide.

Die Ernte von 1874 ergab so ziemlich das gleiche Resultat, nämlich $14^2/_3$; jene des Jahres 1875 aber das ungünstige Verhältniss von $16^3/_8$; die von 1876 etwa 15.

Das Gesammterzeugniss an Seide im ganzen Libanon-Gebiete ist nach den einzelnen Jahrgängen ausserordentlich verschieden. Im Jahre 1876 stieg es nicht viel über 800.000 Oka; dagegen kennt man Jahrgänge, wo 1 bis $1^1/_2$ Mill. Oka und selbst noch mehr gewonnen wurde.

Wirthschaftliche Lage des Staates Virginia im Jahre 1877.

Richmond. Die Folgen der Krisis von 1873 sind leider noch immer nicht verwischt und trotz der grossen und im Allgemeinen guten Ernten, welche man voriges Jahr auch im Staate Virginia erzielte, hat sich die materielle Lage der Bevölkerung nicht wesentlich verbessert.

Die im Juli 1877 in einzelnen Theilen der Vereinigten Staaten ausgebrochenen Eisenbahn-Strikes und Unruhen, welche so grosse Zerstörungen von Eigenthum mit sich brachten, haben Virginia glücklicherweise nicht berührt.

Zu Ende November verursachten starke und anhaltende Regengüsse grosse Ueberschwemmungen in fast allen Gegenden dieses Staates. Brücken wurden weggerissen und sonstiges Eigenthum zerstört, gleichwie auch die Landwirthschaft in der Nähe der Flüsse viel Schaden litt. Im December fanden abermals Ueberschwemmungen statt, die aber glücklicherweise nur vereinzelt blieben.

In der letzten Session des gesetzgebenden Körpers wurde ein Gesetz angenommen zur Besteuerung aller in öffentlichen Localen verkauften geistigen Getränke, deren Menge durch ein für diesen Zweck erfundenes mechanisches Instrument angegeben wird. Man erwartet, dass diese direct vom Consumenten erhobene Steuer dem Staate ein Einkommen von 500.000—600.000 Dollar verschaffen werde.

Für jenen Theil der Staatsschuld, dessen Coupons nicht bei der Entrichtung der einzelnen Staatsabgaben angenommen werden müssen, wurden auch im Jahre 1877 keine Interessen bezahlt.

Einwanderer wurden nur in kleiner Anzahl hieher gezogen und blieben die Preise für Ländereien niedrig.

Das Fabrikwesen dieses Staates wurde im vorigen Jahre nicht sonderlich gehoben. Die Eisen- und Kohlenindustrie liegt auch hier ganz darnieder.

Die Haupteisenbahnlinien von Virginia befinden sich in den Händen von sog. „Receivers“ (vom Gerichte bestellten Bevollmächtigten). Die Chesapeake- und Ohio-Eisenbahn, die sich von Huntington in Westvirginia dem Ohioflusse entlang bis hieher erstreckt, soll nächstes Jahr in Auction verkauft werden. Bis zu den Werften dieser Bahn bei Richmond ist jetzt das Fahrwasser des Jamesflusses bis auf ca. 16 Fuss vertieft.

Die letztjährige Weizenernte war eine gute. An der hiesigen Getreidebörse wurden 952.397 Bushel offerirt, gegen 676.570 Bushel in 1876.

Preise waren zufriedenstellend und rangirten von 1·05 bis 2·15 Doll. pr. Bushel, je nach Qualität und Condition. Am Jahresschlusse war guter Weizen zu 1·40 Doll. käuflich.

Directe Verschiffungen von Weizen fanden nicht statt, und bezüglich der küstenweisen Versendungen fehlt es an Nachweisen.

Von Weizenmehl belief sich die directe Ausfuhr in 53 Schiffen auf 138.204 Fass (gegen 180.363 Fass in 1876) im Werthe von 1,137.935 Doll. Nach Südamerika wurden 133.996 Fass, nach Afrika 4200 Fass und nach Deutschland 8 Fass exportirt. Superfeines Mehl galt am Jahresschluss $5^1/_2$ Doll. pr. Fass von 196 Pfund netto.

Die Maisernte fiel sehr gross aus, und Preise waren niedrig, nämlich 48—72 Cents pr. Bushel. An der hiesigen Börse wurden von dieser Kornfrucht 190.516 Bushel (gegen 254.369 Bushel in 1876) offerirt. Zu Ende des Jahres war Mais mit 50 Cents pr. Bushel notirt.

Von Hafer wurden 111.363 (gegen 115.249) Bushel, von Roggen 4004 (gegen 5134) Bushel offerirt.

Die Tabakernte des Jahres 1876, welche in 1877 zu Markte kam, liess an Qualität viel zu wünschen übrig, wenn auch die Menge grösser ausfiel, als man erwartet hatte. Preise waren im Allgemeinen mässig und entwickelten während des Sommers eine fallende Tendenz, da im letztverflossenen Jahre eine grosse Ernte erzielt wurde, deren Qualität jedoch im Allgemeinen nicht besonders entsprechen dürfte.

Während des am 30. September 1877 beendeten Inspectionsjahres wurden im Staate Virginia 50.826 Fässer Tabak inspicirt, gegen 63.631 Fässer im Vorjahre. Die Ausfuhr beträgt für denselben Zeitabschnitt 28.547 Fässer Tabak und 6895 Fässer Stängel (gegen 32.424 und resp. 5314 Fässer in 1876), davon direct in 18 Schiffen 7309 Fässer Tabak und 1076 Fässer Stängel im Werthe von 1,183.985 Dollar.

Der directe Export vertheilt sich seiner Bestimmung nach folgendermassen: Oesterreich-Ungarn 1057 Fass Tabak, Frankreich 1748 Fass Tabak, England 2627 Fass Tabak, Bremen 1877 Fass Tabak und 1076 Fass Stängel.

Der Vorrath aus der Ernte des Jahres 1877 betrug am 1. October 12.243 Fass, gegen 16.414 Fass zur selben Zeit des Jahres 1876.

Andere directe Ausfuhren waren: 66.566 Fass und 1000 Kisten Petroleum zum Werthe von 466.461 Doll., in 23 Schiffen nach Europa und Südamerika bestimmt; 1476 Ballen Baumwolle für 81.180 Doll., in 1 Schiffe nach Liverpool; 18 Ladungen Schiff-Bauholz für 44.836 Doll. nach Europa; 297 Tonnen Kohlen für 2376 Doll., in 1 Schiffe nach Nova Scotia; 1 Ladung Schiefer im Werthe von 1600 Dollar nach England; 19.149 Bündel Reifholz für 19.149 Doll., in 3 Fahrzeugen nach der Insel Cuba.

Die directen Einfuhren waren voriges Jahr nicht von Bedeutung und bestanden hauptsächlich in folgenden Artikeln: 7200 Säcke Kaffee zum Werthe von 172.916 Doll., in 2 Schiffen aus Rio de Janeiro; 35.700 Säcke Salz für 26.242 Doll., in 12 Schiffen aus Liverpool; 5200 Tonnen Gyps für 5253 Doll., in 18 Schiffen aus Nova Scotia.

Die Obligationen der verschiedenen Städte von Virginia sind während des letztverflossenen Jahres fast sämmtlich im Preise gestiegen; dagegen waren Eisenbahn-Obligationen dieses Staates vernachlässigt, da die meisten Bahnen abermals keine Zinsen bezahlten.

Die Banken und Versicherungsgesellschaften der Stadt Richmond bezahlten eine Dividende von 6—15 pCt. Der Discontosatz der Banken war 8—9 pCt. pr. Jahr.

Handel und Schifffahrt von Bassein (Pegu) im Jahre 1877.

Bassein. Der letztjährige Reishandel dieses Platzes hat im Allgemeinen für alle Betheiligten ein zufriedenstellendes Resultat geliefert. Während einerseits eine ergiebige Ernte und ungewöhnlich hohe Preise den Eingebornen reichlichen Lohn für ihre Arbeit brachten und sie zu grösserem Eifer in der Ausdehnung der Reispflanzungen antrieben, boten anderseits die günstigen Conjuncturen, welche der Artikel auf den europäischen Märkten erfuhr, den Exporteuren Gelegenheit, ihre Abladungen durchschnittlich mit Nutzen, theilweise sogar mit ganz ansehnlichem Gewinn zu verwerthen.

Zur Ausfuhr gelangten im Ganzen 101.258 Tons Reis (gegen 80.808 Tons in 1876), wovon 97.307 Tons nach Europa und 3951 Tons nach der Madras-Küste bestimmt waren.

Die Preise eröffneten beim Eintreffen der ersten regelmässigen Zufuhren von neuem Paddy (ungeschältem Reis) gegen Ende des Monats Januar zu 70 Rupien per 100 Baskets (1 Basket = 53 bis 55 engl. Pfund) oder zu 5 s. 9 d. pr. engl. Centner geschälten (sog. five parts-) Reis, frei an Bord.

Bald nahm jedoch der Artikel infolge sehr dringenden Bedarfs eine steigende Richtung an und verfolgte dieselbe, bis der gänzliche Verkauf der Ernte dem Geschäfte ein Ziel setzte, obschon von den Käufern zweimal der Versuch gemacht worden war, durch gemeinschaftliches Handeln die Preise herabzudrücken.

Anfangs Mai, als die Notirungen bereits auf 105 Rupien pr. 100 Baskets Paddy (6 s. 11½ d. pr. Ctr.) gestiegen waren, mussten die europäischen Häuser, denen solche hohe Preise natürlich keine Rechnung mehr liessen, einheimischen Käufern das Feld räumen, welche inzwischen infolge der in Madras drohenden Hungersnoth auf dem

Markte erschienen waren und die wenigen noch im Lande verbliebenen Vorräthe zu irgend einem Preise zu erwerben suchten. In kurzer Zeit erreichten Preise den nie zuvor auch nur annähernd vorgekommenen Satz von 160 Rupien.

Die vorstehend angegebene Ausfuhrziffer lässt das nach Madras exportirte Quantum kleiner erscheinen, als es in Wirklichkeit war, da in Ermanglung von Schiffsgelegenheit eine Menge Reis auf dem Landwege nach Rangoon gebracht wurde und erst von dort zur Verschiffung gelangte.

Bezüglich der Bewirthschaftung der Reisfelder ergab sich im vorigen Jahre nichts Neues, nur dass das dem Reisanbau gewidmete Areal etwas zugenommen hat. Leider zerstörten Deichbrüche während der Regenzeit an mehreren Orten die eben aufgekeimte Aussaat und es konnte nur ein Theil der verwüsteten Felder neuerdings bestellt werden.

Uebrigens dürfte der auf diese Weise verursachte Ausfall durch den Zuwachs an bebautem Areal, sowie durch die ausserordentlich reiche Ernte an den von der Ueberschwemmung verschont gebliebenen Plätzen ziemlich aufgewogen werden, und daher für das laufende Jahr eine Durchschnittsernte zu erwarten sein.

Es ist sehr zu bedauern, dass der so fruchtbare Boden nicht auch zu andern Producten als Reis ausgenützt wird. Versuche der Regierung in dieser Richtung sind stets an der Indolenz der Birmesen gescheitert, und dürften auch insolange wenig Erfolg bieten, als es nicht gelingt, chinesische Einwanderer heranzulocken.

Der Gesundheitszustand der Bevölkerung war während des letztverflossenen Jahres ein normaler. Die Cholera trat an mehreren Orten sporadisch auf, ohne jedoch irgendwo einen epidemischen Charakter anzunehmen. Ueber Viehseuchen hörte man keine Klagen.

Der letztjährige Schiffsverkehr, an welchem sich 84 Fahrzeuge, darunter ein österreichisch-ungarisches, betheiligten, ist aus nachstehender vergleichsweisen Uebersicht zu entnehmen, in welcher jedoch die zweimal monatlich hier anlaufenden Dampfer der British India Steam Navigation Company nicht inbegriffen sind, da dieselben niemals Ladungen von Bedeutung zu- oder fortführen:

Flagge	1877 Schiffe	1877 Tons Reis à 2210 Pfd.	1876 Schiffe	1876 Tons Reis
Oesterreichisch-ungarische	1	1.344	1	987
Amerikanische	6	10.243	1	1.741
Deutsche:				
Dampfer	1	812	1	1.387
Segelschiffe	12	14.043	8	8.419
Dänische:				
Dampfer	1	1.632	.	.
Belgische:				
Dampfer	1	1.908	.	.
Englische:				
Dampfer	6	10.581	5	7.778
Segelschiffe	28	36.852	17	25.233
Französische	2	662	.	.
Holländische	1	960	.	.
Italienische	8	7.407	17	17.286
Norwegische	9	10.938	13	15.241
Russische	1	968	1	1.213
Schwedische	2	1.866	1	1.188
Einheimische	5	1.042	4	332
Zusammen	84	101.258	69	80.808

Bemerkenswerth ist, dass sich im letzten Jahre nicht ein einziger Schiffsunfall ereignete, obschon das Flussgebiet mehr als 90 Seemeilen lang ist.

Das Frachtengeschäft war kein lohnendes für die Rheder. Schiffe, welche nicht schon vorher in Europa Frachten von 3 L. 2 s. 6 d. bis 3 L. 5 s. pr. Tonne Reis nach dem Canal für Ordres angenommen hatten, mussten sich beim Eintreffen während der Saison mit 2 L. 15 s. oder gar 2 L. 10 s. begnügen.

Die Einfuhr ist gänzlich ohne Bedeutung. Von sämmtlichen Schiffen brachten nur zwei Ladung; das eine 815 Tonnen englische Kohlen für den Gebrauch einer der hiesigen Reismühlen, das andere 1200 Tonnen Salz von Liverpool, welches im Detail zu $3^3/_8$ bis 4 Rupien pr. 100 Viss (= 365 Pfund engl.) verkauft wurde.

Die für die Schifffahrt höchst wichtige Telegraphenstation auf Diamond Island an der Mündung des Bassein-Flusses wurde voriges Jahr eröffnet. Für Schiffe, welche die birmesische Küste frachtsuchend oder für Ordres anlaufen, wird in Zukunft Diamond Island vermöge seiner centralen Lage die bequemste Station sein.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem provisorischen Leiter des k. und k. Viceconsulats in Sofia, Viceconsul Joseph Waldhart, taxfrei den Titel und Charakter eines Consuls allergnädigst zu verleihen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 21. Februar 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die Berufung des Generalconsuls-Stellvertreters und Commerzkanzlei-Directors bei der k. und k. Botschaft in London, Ministorialraths Dr. Karl Ritter v. Schorzer zur Leitung des k. und k. Generalconsulates in Leipzig, sowie die Versetzung des Generalconsuls in Liverpool Dr. Ferdinand Krapf Ritter v. Liverhof als Generalconsuls-Stellvertreter nach London unter gleichzeitiger Ernennung desselben zum Commerzkanzlei-Director bei der gedachten Botschaft allergnädigst zu genehmigen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 6. April 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. Generalconsul in Genua Franz Ritter v. Soretič das Comthurkreuz des königlich spanischen Ordens Karl des Dritten annehmen und tragen dürfe.

(Allerhöchste Entschliessung vom 21. April 1878.)

— Die provisorische Leitung des k. und k. Generalconsulats in London wurde dem k. und k. Viceconsul Franz Stockinger übertragen.

Handel und Schifffahrt von Venedig im Jahre 1876.

Venedig. Die Gesammtergebnisse der Schifffahrts- und Handelsbewegung von Venedig im Jahre 1876 lassen im Vergleich zu denjenigen des nächstfrüheren 12monatlichen Zeitraumes eine hervorragende Tendenz zur Besserung nicht verkennen.

Der Tonnengehalt aller während dieser Zeit eingelaufenen Schiffe erreichte die Ziffer von 558.689, während das Vorjahr nur eine solche von 531.010 aufzuweisen hatte, so dass die Zunahme 27.679 Tonnen beträgt.

In der Ausfuhr ergaben sich für sämmtliche Flaggen 554.599 Tonnen, gegen 542.069 Tonnen in 1875, wornach das Jahr 1876 auch in dieser Beziehung mit 12.530 Tonnen im Vortheil steht.

Der Werth der eingeführten Waaren beziffert sich mit 232,687.189 Lire, jener der Exporte mit 181,484.391 Lire, somit gegen das Vorjahr um 5,659.348 und resp. 3,122.013 Lire höher. Ein- und Ausfuhr zusammengenommen stellen sich auf 414,171.580 Lire, und die diesfällige Steigerung beträgt 8,781.361 Lire.

Diese nicht unbedeutende Besserung der wirthschaftlichen Verhältnisse hat Venedig fast ausschliesslich seiner günstigen geographischen Lage zu verdanken, welche diesen Handelsplatz zum Vermittler des directen Verkehrs zwischen Central-Europa und dem Osten, Indien, China, Japan, Australien ganz geeignet macht.

Das stetig sich erweiternde Eisenbahnnetz in den italienischen Provinzen, welche das Hinterland dieses Stapelplatzes bilden, sowie der infolge der Aufhebung des Frei-Hafens erfolgte vollkommene Anschluss an den Gesammtstaat, wodurch die Hebung der unverkennbar mit grösserer Rührigkeit arbeitenden venetianischen Industrie erleichtert wurde, sind Factoren, welche, wenn glücklich benützt, dem hiesigen Handelsstande mit der Zeit eine bedeutende Stellung im Weltverkehr sichern können.

Bei dem Güterumsatz des Jahres 1876 zeigen folgende Gegenstände eine namhaftere Vermehrung:

Waarengattung	Einfuhr	Ausfuhr
	Vermehrung, Lire	
Kornfrüchte	7,754.910	7,835.409
Wein, Branntwein und Spiritus	3,143.825	1,051.775
Frische und trockene Früchte	1,403.355	1,046.485
Rohe Seide und Seidencocons	6,940.433	6,978.325
Baumwolle	1,090.320	1,792.840
Rohe und bearbeitete Metalle	2,413.509	2,740.962
Brennmatérial	2,053.193	.
Tabak	1,154.642	1,022.216

Der Handel in Kernfrüchten hat diesmal die bedeutendste Zunahme erfahren; dieselbe war durch den unbefriedigenden Erfolg der einheimischen Ernte und durch grosse Sendungen nach der Schweiz bedingt.

Auch die namhaft gestiegene Einfuhr der verschiedenen Gattungen Wein und Branntwein ist auf die ungenügende Herstellung dieser Getränke in den Nachbar-Provinzen zurückzuführen.

Bei frischen und trockenen Früchten ist eine lebhaftere Geschäftsverbindung mit Deutschland zu verzeichnen, sowie ein gesteigerter Verkehr mit Süditalien und Sicilien, der immer grössere Proportionen anzunehmen verspricht.

In Bezug auf Seide machte sich eine stärkere Entfaltung der Einfuhr aus Indien und daher eine bedeutende Erweiterung der diesfälligen Durchfuhr zu Gunsten Venedigs bemerkbar. Diesen Zuwachs verdankt der hiesige Platz seiner günstigen geographischen Lage, welcher der lebhafte, durch niedere Preise begünstigte Verkehr in Baumwolle ebenfalls zuzuschreiben ist. Diesem letzteren kommen übrigens auch die vortheilhaften Frachtbedingungen der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company sehr zu statten.

Die zunehmende Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in den italienischen Hinter-Ländern hat die vermehrte Einfuhr von rohen Metallen zur Folge gehabt.

Die gesteigerte Einfuhr von Brennmaterial ist den niedrigen Preisen der englischen Steinkohlen und den billigeren Frachten bei der Ausfuhr aus Grossbritannien zuzuschreiben.

Eine Abnahme der Einfuhr ergab sich im Jahre 1876 bei: Oelen um 5,957.950 Lire, Hanf um 5,558.195 Lire, Manufacturwaaren und Garnen um 7,120.015 Lire.

Die Ausfuhr hat bei folgenden Artikeln einen Rückgang erfahren:

	Abnahme, Lire
Hanf	3,141.780
Baumwolle	1,769.320
Colonialwaaren und Gewürze	1,390.520
Manufacturwaaren und Garne	5,349.045
Glaswaaren, Email, Glasperlen	2,101.316
Juwelen, Kurzwaaren, Thonwaaren	3,260.350
Verschiedene Waaren	1,012.831

Der bedeutende Rückgang in den Oelgeschäften war eine Folge der hier aufgehäuften grossen Menge jenes Artikels, wie nicht minder der schlechten Ernte in den Erzeugungsländern und der dadurch gesteigerten Preise des Fabrikates.

Das ungünstige Ergebniss bei dem Hanf, einer der bedeutendsten Handels- und Transitwaaren dieses Platzes, findet ebenfalls seinen Grund in der missrathenen Ernte.

Die geringere Einfuhr von Manufacturwaaren und Garnen erklärt sich theilweise dadurch, dass infolge der ermässigten Tarife der fremden Eisenbahnlinien diese aus Deutschland kommende Durchfuhrwaare zum Nachtheil Venedigs einen andern Weg nach der Levante eingeschlagen hat; theilweise aber auch dadurch, dass infolge der zeitweiligen sanitären Verhältnisse des Orients die hierländige Schifffahrt sich dem Transport dahin nicht unterziehen wollte.

Der Rückgang in der Ausfuhr von Colonialwaaren und Gewürzen rührt einerseits davon her, dass die umliegenden Provinzen diesen Artikel direct aus Deutschland beziehen, und anderseits auch davon, dass bei Genua eine bedeutende Zucker-Fabrik besteht, welche die weitaus grösste Anzahl der früheren Kunden Venedigs für sich gewonnen hat.

Durch den hier gelagerten grossen Vorrath von Baumwolle, bei gleichzeitiger steter Einfuhr aus dem Auslande, erklärt sich der schwächere Export dieses Rohstoffes zur Genüge.

Was endlich Email und Glasperlen, den vorzüglichsten Industriezweig Venedigs, betrifft, so findet die verringerte Ausfuhr ihre Begründung in einer minder lebhaften Nachfrage und in den im Auslande noch vorhandenen grossen Vorräthen.

An der Einfuhr des Jahres 1876 haben sich im Ganzen 857 österreichisch-ungarische Schiffe von 140.670 Tonnen betheiligt, so dass gegen das Vorjahr mit

809 Schiffen von 133.991 Tonnen eine Zunahme um 48 Schiffe und 6679 Tonnen eintrat.

Diese Einläufe unterscheiden sich mit Rücksicht auf die Kategorie der Fahrzeuge folgendermassen:

	1876		1875		Zu- oder Abnahme in 1876	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Dampfer	268	99.710	263	94.398	+ 5	+5.312
Quersegelschiffe	51	18.533	38	14.528	+13	+4.005
Küstenfahrer	538	22.427	508	25.065	+30	—2.638
Zusammen . .	857	140.670	809	133.991	+48	+6.679

Von den Dampfern kamen: 258 aus österreichisch-ungarischen Häfen, 8 von italienischen Seeplätzen, je 1 aus Griechenland und Russland; von den Quersegel-Schiffen: 24 aus Russland, 23 aus England, 3 aus der Türkei, 1 aus Frankreich; von den Küstenfahrern: 527 aus österreichisch-ungarischen Häfen, 8 von italienischen Seeplätzen, 2 aus der Türkei, 1 aus Russland.

Abgegangen sind von hier 856 österreichisch-ungarische Schiffe von 144.042 Tonnen, gegen 822 Schiffe von 138.371 Tonnen im Vorjahre, somit um 34 Schiffe von 5671 Tonnen mehr. Es befanden sich darunter:

	1876		1875		Zu- oder Abnahme in 1876	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Dampfer	269	100.131	261	93.539	+ 8	+6.592
Quersegelschiffe	51	18.520	51	19.669	.	—1.149
Küstenfahrer	536	25.391	510	25.163	+26	+ 228
Zusammen . .	856	144.042	822	138.371	+34	+5.671

Von den Dampfern gingen: 261 nach österreichisch ungarischen, 7 nach italienischen Häfen, 1 nach der Türkei; von den Quersegelschiffen: 23 nach österreichisch-ungarischen Häfen, 11 nach der Türkei, 6 nach Griechenland, je 4 nach italienischen und ägyptischen Seeplätzen, 2 nach Russland, 1 nach Spanien; von den Küstenfahrern: 528 nach österreichisch-ungarischen Häfen, 4 nach Griechenland, 3 nach italienischen Seeplätzen, 1 nach der Türkei.

Der Werth der durch die nationale Flagge eingeführten Waaren kann in runder Summe auf 30 Mill. Lire veranschlagt werden. Dabei ist zu bemerken, dass mit Ausnahme von 6 Dampfern und 1 Quersegelschiffe sämmtliche österreichisch-ungarische Fahrzeuge diesen Hafen handelsthätig angelaufen haben.

Der Werth der Ausfuhr unter nationaler Flagge beläuft sich in runder Summe auf 10 Mill. Lire, wobei der Umstand Erwähnung verdient, dass 10 Dampfer, 34 Quer-Segelschiffe und 410 Küstenfahrer Venedig in Ballast verlassen haben.

Das Gesammtergebniss der Schifffahrtsbewegung (mit Einschluss der österreichisch-ungarischen Flagge) im hiesigen Hafen während des Jahres 1876 ist aus folgender Uebersicht zu entnehmen:

Ankünfte.

Flagge	Segelschiffe		Dampfer	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	599	44.912	266	99.018
Italienische	1.420	91.094	176	103.168
Griechische	38	8.057	.	.
Englische	12	3.855	185	195.064

Flagge	Segelschiffe Zahl	Segelschiffe Tonnen	Dampfer Zahl	Dampfer Tonnen
Schwedisch-norwegische	11	2.996	2	1.203
Amerikanische	5	2.425	.	.
Türkische	19	1.104	.	.
Holländische	4	635	.	.
Deutsche	6	770	.	.
Französische	2	476	.	.
Russische	2	402	1	1.875
Dänische	3	368	1	849
Romanische	2	240	.	.
Tunesische	1	148	.	.
Zusammen . .	2.124	157.482	631	401.207

Abfahrten.

Flagge	Segelschiffe Zahl	Segelschiffe Tonnen	Dampfer Zahl	Dampfer Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	593	44.228	264	98.274
Italienische	1.390	89.096	179	104.144
Griechische	30	6.286	.	.
Englische	12	3.855	186	195.866
Schwedisch-norwegische	10	2.789	2	1.203
Amerikanische	5	2.425	.	.
Türkische	17	943	.	.
Deutsche	7	747	.	.
Dänische	5	621	1	849
Holländische	3	487	.	.
Französische	1	308	.	.
Romanische	2	240	.	.
Russische	1	215	1	1.875
Tunesische	1	148	.	.
Zusammen . .	2.077	152.388	633	402.211

Die Gesammtzahl der im Jahre 1876 hier angekommenen Handelsfahrzeuge war sonach 2755 von 558.689 Tonnen, diejenige der ausgelaufenen 2710 von 554.599 Tonnen. Von den ersteren gingen 74 mit 17.267 Tonnen (darunter 17 Dampfer mit 13.778 Tonnen), von den letzteren 1446 mit 166.264 Tonnen (darunter 90 Dampfer mit 64.427 Tonnen) in Ballast.

Der Waarenverkehr Venedigs findet auf drei verschiedenen Wegen statt, von welchen derjenige zur See der bedeutendste ist; die beiden andern sind der Landweg mittels Eisenbahn, dann die verschiedenen Flüsse und Canäle, auf welchen geringere Waarenmengen nach Venedig, oder von da nach dem Festlande gelangen.

Der Werth der Einfuhr zur See betrug im Jahre 1876 139,391.902 Lire, daher um 19,122.046 Lire mehr als in 1875; mittels Eisenbahn und auf den Flüssen kamen Waaren für 93,295.287 Lire, es hat also da gegen das Vorjahr eine Abnahme um 13,462.698 Lire stattgefunden.

Der Werth der aus Oesterreich-Ungarn auf dem Seewege bezogenen Waaren erreichte die Höhe von 16,359.613 Lire (gegen 1875 um 949.485 Lire weniger); bezüglich der gleichartigen Einfuhr mittels Eisenbahn fehlen die Daten, es ist jedoch

Grund zur Annahme vorhanden, dass dieser Import sich gehoben habe und überhaupt in steter Zunahme begriffen sei.

Die vorzüglichsten Einfuhrwaaren aus Oesterreich-Ungarn sind: Wein, Holz. Getreide, Bier, Holz- und Steinkohlen, Quecksilber, Alaun, Stearinkerzen, Leinen- und Baumwollgewebe, rohe und bearbeitete Metalle, rohe und gegerbte Häute, marinirte Sardellen, Seife, Porzellan- und Galanteriewaaren.

Der bedeutende Handelsverkehr mit Oesterreich-Ungarn ist zunächst eine Folge der naheliegenden Grenzen.

Die günstige geographische Lage Venedigs auf der grossen Handelsstrasse nach dem Osten giebt seinem Verkehr mit jenen Gebieten eine besondere Bedentung. Griechenland mit den Jonischen Inseln, die Türkei, Aegypten, Indien und Japan liegen auf diesem Wege, dessen Verbindung mit Venedig theilweise durch die Peninsular-Dampfschifffahrts-Gesellschaft besorgt wird.

Die aus jenen Ländern in 1875 und 1876 hier eingeführten Waaren hatten folgenden Werth:

Provenienz	1875	1876
	Werth, Lire	
Griechenland und Jonische Inseln	6,751.045	1,647.248
Türkei	2,771.805	7,476.228
Aegypten	12,274.858	10,617.980
Indien	36,731.431	37,743.930
Japan	2,261.950	4,031.500

England sendete im Jahre 1876 Waaren für 27,025.377 Lire (gegen 1875 mehr um 9,675.246 Lire); der Import aus den übrigen Theilen Europa's ist nicht von Belang.

Die nachstehende Uebersicht enthält die wichtigeren Gegenstände der im Jahre 1876 stattgefundenen Einfuhr:

Waarengattung	Im Ganzen		Davon aus Oesterreich-Ungarn	
	Menge, Quintal	Werth, Lire	Menge, Quintal	Werth, Lire
Schwefelsäure	.	.	134	3.350
Spiritus	5.385	438.800	2.481	198.480
Rosoglio	31	5.270	29	4.930
Rum	254	38.100	2.169	32.400
Tischweine	65.385	3,269.250	19.168	958.400
Feinere Weine	2.060	412.000	961	192.200
Bier	5.215	182.525	5.181	181.335
Alaun	1.488	44.640	110	3.300
Quecksilber	31	21.700	10	7.000
Asphalt	.	.	1.317	6.500
Kalk und Pozzolanerde	49.601	248.005	1.037	5,185
Hanf	1.065	117.150	849	93.390
Stearinkerzen	1.733	398.590	1.714	394.220
Holzkohlen	17.244	224.172	16.256	211.328
Steinkohlen	797.838	3,989.190	64.425	322.125
Cokes	7.936	47.616	5.896	35.376
Pökelfleisch	599	80.865	595	80.325
Papier	498	37.350	233	17.475
Rohes Wachs	1.110	532.800	178	85.440
Hafer	32.035	704.770	4.016	88.352
Weizen	327.890	9,180.920	34.963	894.964
Mais	64.427	1,159.686	389	6.102

Waarengattung	Im Ganzen Menge, Quintal	Im Ganzen Werth, Lire	Davon aus Oesterreich-Ungarn Menge, Quintal	Davon aus Oesterreich-Ungarn Werth, Lire
Gerste	20.617	371.106	159	2.862
Roggen	101.325	2,026.500	7.156	143.120
Reis	60.422	2,416.880	372	14.880
Hülsenfrüchte	5.399	107.980	2.140	42.800
Weizen- und Roggenmehl	9 369	402.867	5.150	221.450
Kurzwaaren und Bijouterien	240	420.000	95	166.250
Kolophonium	4.792	95.840	2.597	51.940
Kaffee	39.096	9,774.400	3.559	889.750
Pfeffer	2.011	241.320	161	19.320
Raffinirter Zucker	7.279	618.715	6.012	511.020
Roher Zucker	2.729	218.320	31	2.480
Indigo	488	1,464.000	1	3.000
Mennig	2.452	183.900	4	300
Farbstoffe	430	37.034	233	18.514
Farbhölzer	2.186	87.440	996	39.840
Baumwolle	166.408	23,297.120	960	134.400
Schaf- und Baumwollgarne	2.330	1,001.900	858	368.940
Käse	2.878	350.360	159	19.080
Südfrüchte	14.567	437.010	10.413	312.390
Johannisbrod	7.254	145.080	1.012	20.240
Getrocknete Feigen	28.752	862.560	1.295	38.850
Getrocknete Trauben	23.817	1,071.765	8.832	397.440
Mandeln und Zirbelnüsse	8.516	1.319.980	38	5.890
Frisches Obst	4.645	139.350	3.127	93.810
Gummi	1.878	338.040	1.307	235.360
Fettwaaren	.	.	2.371	177.824
Rohe Schafwolle	5.909	1,772.700	2.797	839.100
Baumwollgewebe	4.397	2,638.200	94	56.400
Schafwollgewebe	688	894.400	281	365.300
Leinwand	993	1,092.300	257	282.700
Seidenstoffe	42	420.000	9	90.000
Verschiedene Manufacturen	70	56.000	.	.
	Carri		Carri	
Brennholz	523.925	2,619.625	501.105	2,505.525
	Stück		Stück	
Bretter	205.765	282.130	81.555	162.130
Schiffbauholz in Stämmen	4.343	70.788	2.821	56.420
	Quintal		Quintal	
Werkholz	960	19.320	305	6.100
Fassdauben und Reife	.	.	.	47.940
Möbel und andere Geräthe	.	5.900	.	3.210
Bücher und Druckschriften	.	12.890	.	11.090
Arzneiwaaren	3.810	555.420	633	121.790
Chemikalien	491	36.825	50	3.750
Gusseisen	11.257	180.112	2.685	42.960
Blei	.	.	405	24.300
Zink	117	8.775	107	8.025
Stahlarbeiten	284	34.080	13	1.560

Waarengattung	Im Ganzen Menge, Kisten	Im Ganzen Werth, Lire	Davon aus Oesterreich-Ungarn Menge, Kisten	Davon aus Oesterreich-Ungarn Werth, Lire
Weissblech in Tafeln	268	10.720	64	2.560
	Quintal		Quintal	
Bronzewaaren	34	11.220	15	4.950
Gehämmertes und gewalztes Eisen	108.605	3.909.780	336	12.096
Waaren aus Gusseisen	7.195	647.550	81	7.290
Sonstige Eisenwaaren	6.922	692.200	92	9.200
Sonstige Metallwaaren	696	196.100	146	42.560
Mineralien	.	.	39	9.750
Mineralwässer	84	16.800	68	13.600
Honig	67	5.360	44	3.520
Natron	1.100	15.400	.	.
Salpeter	1.663	133.040	9	720
Oleïn	459	41.310	441	39.690
Fischthran	286	28.600	126	12.600
Olivenöl	86.099	9,470.890	1.438	158.180
Baumöl	25.698	2,321.820	322	28.980
Leinöl	424	46.640	24	2.640
Andere Pflanzenöle	700	76.770	466	51.140
Petroleum	Fässer 8.684 Kisten 116.705	2,475.160	Kisten 100	1.600
	Quintal		Quintal	
Pottasche und Soda	12.151	366.852	3.081	94.560
Seife	3.407	323.665	596	56.620
Rohe Häute	7.852	2,355.600	1.085	325.500
Gegerbte Häute	657	328.500	213	106.500
Knochen und Klauen	1.007	12.084	73	876
Borsten und Pinsel	85	17.000	6	1.200
Seesalz	81.571	407.855	.	.
Rohe Steine	216.828	650.484	216.815	650.445
	Stück		Stück	
Ziegeln	67.628	40.560	1.260	780
	Quintal			
Stockfisch	25.855	2,042.545	.	.
	Baril		Baril	
Häringe	6.612	198.360	45	1.350
Sardellen	18.112	543.360	18.084	524.520
	Fässer			
Cospettoni	5.067	557.370	.	.
	Quintal		Quintal	
Frische Fische	1.576	141.840	1.565	140.850
Zubereitete Fische	18	2.800	5	720
Saldame	.	.	6.766	16.915
Talg	3.355	369.050	995	109.450
Hadern	3.850	173.250	2.077	93.465
Bürsten und Besen	.	1.460	.	1.186
Rohe Seide	2.965	2,372.000	13	104.000

Waarengattung	Im Ganzen Menge, Quintal	Im Ganzen Werth, Lire	Davon aus Oesterreich-Ungarn Menge, Quintal	Davon aus Oesterreich-Ungarn Werth, Lire
Seidenraupencier und Cocons	386	1,672.000	11	11.400
Leinsamen	16.888	624.856	2.297	84.990
Oelsamen aller Art	11.562	462.450	96	3.816
Badeschwämme	152	30.400	29	5.800
	Stück			
Binsenmatten	1.039	5.195	.	.
	Quintal			
Baumrinden und Vallonea	31.519	1,575.950	14.747	737.350
Tabak in Blättern	4.313	276.032	.	.
Tabakfabrikate	331	25.818	3	234
Irdene Geschirre	631	47.325	18	1.350
Porzellanwaaren	532	319.200	44	26.400
Glaswaaren	794	119.100	245	36.750
Bruchglas	1.243	12.430	562	5.620
Stearin	651	149.730	644	148.120
Schwefel und Zündhölzchen	72.260	1,302.390	.	.
Thierische Producte	73	41.200	39	13.600
Kunstgegenstände	.	45.470	.	35.850
Musikalische und wissenschaftliche Instrumente	.	2.086	.	375
Verschiedene Waaren	.	337.695	.	47.176

Auch bei der Ausfuhr lässt sich nur die Bestimmung der auf dem Seewege ins Ausland versendeten Waaren verfolgen, während bezüglich der mittels Eisenbahn oder auf Flüssen und Canälen exportirten Güter die Daten entweder gänzlich fehlen, oder nicht zuverlässig sind.

Im Jahre 1876 betrug die Waarenausfuhr zur See 46,349.380 Lire (gegen das Vorjahr um 17,510.146 Lire weniger), mittels Eisenbahn oder auf Flüssen und Canälen 135,135.010 Lire (um 20,632.159 Lire mehr).

Nach Oesterreich-Ungarn gingen auf dem Seewege Waaren im Werthe von 11,763.861 Lire (gegen das Vorjahr um 6,603.434 Lire weniger); Menge und Werth der mittels Eisenbahn in gleicher Richtung versendeten Güter lässt sich nicht nachweisen.

Der Export nach dem Osten gestaltete sich, wie folgt:

Bestimmung	1875 Werth, Lire	1876 Werth, Lire
Griechenland und Jonische Inseln	2,894.169	2,117.604
Türkei	5,374.920	2,161.982
Aegypten	3,360.837	1,866.373
Indien	5,195.815	3,793.646
Japan	45.450	64.696

Nach England wurden im Jahre 1876 Waaren im Werthe von 17,804.800 Lire (um 4,709.050 Lire weniger als im Vorjahre) exportirt, während die Ausfuhr nach den übrigen europäischen Staaten kaum Erwähnung verdient.

Die vorzüglichsten Artikel der allgemeinen Ausfuhr im Jahre 1876 sind folgende:

Waarengattung	Im Ganzen		Davon nach Oesterreich-Ungarn	
	Menge, Quintal	Werth, Lire	Menge, Quintal	Werth, Lire
Tischweine	515	25.750	445	22.250
Feinere Weine	370	74.000	132	26.400
Bier	586	14.650	2	80
Butter, Schmalz, Speck	1.917	348.235	630	92.590
Stärke und Haarpuder	590	41.300	267	18.690
Kalk und Pozzolanerde	18.836	94.180	115	575
Hanf	114.451	12,589.610	11.120	1,223.200
Werg	27.934	1,955.380	870	60.900
Wachskerzen	1.004	502.000	301	150.500
Stearinkerzen	188	43.240	44	10.120
Steinkohlen	26.675	133.375	.	.
Cokes	935	5.610	.	.
Pökelfleisch	529	71.415	262	35.370
Papier	11.369	852.675	4.525	339.375
Rohes Wachs	521	250.080	16	7.680
Hafer	.	.	214	4.708
Weizen	20.581	576.268	8.275	231.700
Mais	167.798	3,020.364	21.739	391.302
Gerste	8	144	.	.
Roggen	.		321	6.420
Reis	42.832	1,713.280	28.362	1,134.480
Hülsenfrüchte	7.849	156.980	1.270	25.400
Weizen- und Roggenmehl	7.466	321.038	4.111	176.773
Maismehl	1.203	31.278	1.174	30.524
Kleien	470	5.640	334	4.008
Grünwaaren	4.325	64.875	4.262	63.930
Käse	3.493	768.460	2.860	629.200
Kurzwaaren und Bijouterien	391	684.250	99	173.250
Kolophonium	1.255	25.100	1.167	23.340
Kaffee	2.999	749.750	2.296	574.000
Raffinirter Zucker	533	45.305	2	170
Gewürze und andere Colonial-Waaren	205	40.180	105	16.390
Stricke und Taue	622	77.750	243	30.375
Gummi	1.260	176.300	767	134.060
Bleiglätte	569	39.830	83	5.810
Farbhölzer	275	11.000	264	10.560
Farberden	1.141	13.692	772	9.264
Farbstoffe	69	14.740	9	7.695
Bereitete Farben	782	78.200	150	15.000
Baumwolle	846	118.440	829	116.060
Schafwolle	.	.	81	24.300
Schaf- und Baumwollgarne	1.771	761.530	401	172.430
Südfrüchte	.		430	12.900
Getrocknete Feigen	510	15.300	486	14.580
Getrocknete Trauben	1.644	73.980	1.617	72.765
Johannisbrod	46	920	25	500

Waarengattung	Im Ganzen Menge, Quintal	Im Ganzen Werth, Lire	Davon nach Oesterreich-Ungarn Menge, Quintal	Davon nach Oesterreich-Ungarn Werth, Lire
Mandeln und Zirbelnüsse	252	39.060	210	33.945
Frisches Obst	19.547	586.410	8.450	253.500
Fettwaaren	83	6.225	42	3.150
Bretter und Bohlen	2,132.015	3,183.328	7.608	65.813
Schiffbauholz in Stämmen	515	55.750	378	28.350
Fassdauben und Reife	.	20.120	.	3.148
Fässer und Kisten	.	.	.	1.224
Möbel	.	48.618	.	8.026
Andere Holzerzeugnisse	.	80.300	.	24.745
Bürsten und Besen	.	115.685	.	36.567
	Stück		Stück	
Binsenmatten	15.750	78.750	2.170	10.850
	Quintal		Quintal	
Flachs	2.938	587.600	2	400
Seidencocons	9	5.400	4	2.400
Baumwollstoffe	4.056	2.433.600	978	586.800
Schafwollstoffe	929	1,207.700	401	521.300
Leinwand	609	669.900	428	470.800
Seidenstoffe	82	820.000	47	470.000
Verschiedene Manufacturen	.	.	9	7.200
Arzneiwaaren	2.500	689.260	1.093	252.670
Mineralwässer	109	8.720	90	7.200
Unbearbeitete Metalle	463	9.020	225	17.060
Stahlwaaren	215	25.800	5	600
			Kisten	
Weissblech in Tafeln	.	.	62	2.480
			Quintal	
Bronzewaaren	32	10.560	15	4.950
Eisendraht	62	5.580	10	900
Waaren aus Gusseisen	593	53.370	33	2.970
Gehämmertes und gewalztes Eisen	1.418	51.048	10	360
Verschiedene Eisenwaaren	4.035	403.500	1.136	113.600
Messingwaaren	42	13.860	12	3.960
Bleiwaaren	1.015	77.140	236	17.936
Kupferwaaren	713	228.160	.	.
Andere Metallwaaren	135	37.800	31	8.680
Mineralien	950	39.060	10	2.500
Knochenmehl	.	.	348	6.960
Honig	28	2.240	18	1.440
Natron	321	4.494	.	.
Seife	665	63.175	400	38.000
Olivenöl	400	44.000	186	20.460
Baum- und Pflanzenöl	137	11.690	128	10.700
Petroleum	Fässer 1.067 Kisten 15.434	321.634	Fässer 950 Kisten 7.122	180.452
	Quintal		Quintal	
Pottasche und Soda	1.015	30.450	814	24.420

Waarengattung	Im Ganzen Menge, Quintal	Im Ganzen Werth, Lire	Davon nach Oesterreich-Ungarn Menge, Quintal	Davon nach Oesterreich-Ungarn Werth, Lire
Rohe Häute	1.410	423.000	729	218.700
Gegerbte Häute	1.066	533.000	953	476.500
Knochen und Klauen	4.907	58.884	1.441	17.292
Borsten und Pinsel	18	9.900	11	6.050
Rohe Steine	1.236	12.360	749	7.490
Bausteine	270	40.500	131	16.650
	Stück		Stück	
Ziegeln	2,915.765	87.472	2,426.738	72.802
	Quintal		Quintal	
Stockfisch	5.246	414.434	4.113	324.927
	Baril		Baril	
Häringe	81	2.430	58	1.740
Sardellen	445	13.350	115	3.450
	Quintal		Quintal	
Marinirte Fische	341	40.920	319	38.280
Anders bereitete Fische	59	9.440	.	.
Frische Fische	804	72.360	4	360
Talg	.	.	188	20.680
Sumach	7.022	63.198	237	2.133
Bürsten und Besen	.	115.685	.	36.567
Seidenraupeneier und Seidenabfälle	15	14.400	4	3.300
Oelsamen aller Art	284	16.350	1	50
Badeschwämme	.	.	5	6.000
Baumrinden und Vallonea	1.049	52.450	709	35.450
Tabak in Blättern	840	53.760	239	15.296
Tabakfabrikate	37	2.886	18	1.404
Feine Geschirre und Porzellan	155	93.000	14	8.400
Ordinäre Geschirre	1.849	138.675	1.003	75.225
Glaswaaren	965	296.920	221	33.150
Bruchglas	174	1.740	74	740
Spiegel	28	11.900	1	300
Federn und Flaumen	541	108.200	.	.
Hadern	21	945	17	765
Kleider	137	95.900	94	65.800
Vitriol	647	25.880	15	600
Verschiedene Erdarten	4.145	31.085	1.955	14.662
Schwefel	1.485	26.730	1.476	26.568
Zündhölzchen u. dgl.	2.055	154.125	131	9.825
Glasperlen und Emailwaaren	16.306	3,098.140	2.369	450.110
Bücher und Druckschriften	.	141.997	.	78.294
Kunstgegenstände	.	621.970	.	129.860
Musikalische und wissenschaftliche Instrumente	.	45.075	.	7.385
Verschiedene Waaren	.	650.936	.	130.953

Handels- und Schifffahrtsbewegung von Marseille im Jahre 1877.

Marseille. Ein Rückblick auf die Ergebnisse der Handels- und Schifffahrts-Bewegung von Marseille in 1877 zeigt in bedauerlicher Weise, dass dies ein sehr ungünstiges Jahr war.

Es steht fest, dass auch Marseille an den Folgen des seit Jahren anhaltenden allgemeinen wirthschaftlichen Rückganges zu leiden hatte, wobei noch insbesondere der Ausbruch des orientalischen Krieges als Ursache dieser Erscheinung geltend gemacht werden will.

Das Getreidegeschäft, welches zu den hauptsächlichsten und wichtigsten Verkehrszweigen des hiesigen Platzes gehört und gleichsam als tonangebend für alle übrigen zu betrachten ist, begann während des letztverflossenen Jahres bei normalen Preisen und stetigen Umsätzen.

Der Ausbruch der orientalischen Wirren führte jedoch eine beträchtliche Vertheuerung der Brodfrüchte herbei, welche im Mai ihren Höhepunkt erreichte, um von da ab in dem Masse, als der im Allgemeinen mittelgute Ertrag der neuen Ernte zu Markte kam, wieder in ein normales Geleise zurückzulenken.

Während die Hemmung der Zufuhren vom Schwarzen Meere und der unteren Donau auf den österreichisch-ungarischen und deutschen Bahnlinien eine ausserordentliche Lebhaftigkeit des Verkehrs bewirkte und dadurch namentlich der Export nach der Schweiz (zumeist in ungarischem Getreide) eine Ausdehnung erlangte, wie man sie seit 1868 nicht gesehen hat, bewegte sich die hiesige Einfuhr und der Umsatz in Brodfrüchten innerhalb der bescheidensten Grenzen, da die Approvisionirung der Schweiz als des bedeutendsten Absatzmarktes von Marseille gänzlich entfiel, und selbst die Aufträge aus den nächstgelegenen Departements sich nur auf den unentbehrlichen örtlichen Bedarf beschränkten.

Von welch nachtheiligem Einfluss auf die hiesige Getreideeinfuhr und Schifffahrtsbewegung die Sperrung der Schwarzen Meerhäfen gewesen ist, wird aus einem Vergleich der Schiffsankünfte von jenen Häfen und der Abfahrten dahin während der Jahre 1876 und 1877 ersichtlich.

In 1876 vermittelten im Ganzen 787 Schiffe von 421.521 Tonnen den directen Verkehr Marseille's mit den Häfen des Schwarzen und Azow'schen Meeres, während sich an der bezüglichen Ein- und Ausfuhr des letztverflossenen Jahres nur 247 Fahrzeuge von 120.000 Tonnen betheiligten, so dass eine Abnahme um 540 Schiffe und 301.521 Tonnen stattfand.

In Hinblick auf das allgemeine Dafürhalten, dass vor nicht ganz 10 Jahren die Sperrung der südrussischen Häfen eine förmliche Hungersnoth in Europa zur unvermeidlichen Folge gehabt hätte, dürfte eine Uebersicht der vorzüglichsten Productions-Länder, aus welchen Marseille im Jahre 1877 seinen Getreidebedarf bezog, nicht ohne Interesse sein.

Provenienz	Eingeführte Menge, Hektoliter
Russland (namentlich Kronstadt, Riga, Reval), dann Königsberg und Danzig	1,031.279
Europäische Türkei und Donauhäfen	994.984
Häfen der asiatischen Türkei	421.387
Griechenland	1.251
Italien	190.471

Provenienz	Eingeführte Menge, Hektoliter
Indien (Bombay und Calcutta)	113.268
New-York und San Francisco	80.869
Montevideo, Buenos-Ayres und Chili	46.000
Japan	20.000
Aegypten	9.976
Malta	1.280
Triest und Fiume (seit 1868 zum erstenmal)	79.861
London	1.385
Spanien	1.622
Algier	447.867
Corsica	8.544

Die Weizenpreise variirten in 1877 auf dem Marseiller Markte, wie folgt: Berdiansk 38·50—50 Francs; Irka d'Azof 35—46 Francs; Irka d'Odessa 43·50—47 Francs; Taganrog 33—41 Francs; Banat 39·50—42·50 Francs; Saxonka (Nord-Russland) 40—47 Francs — Alles pr. Charge à 160 Liter.

Der zu Ende des Jahres in den hiesigen Docks und Entrepots vorhandene disponible Vorrath an Weizen belief sich auf 125.000 metr. Centner.

Die Transactionen in den übrigen Stapelartikeln des Marseiller Platzes brachten zumeist nur sehr empfindliche Verluste, weshalb auch ungewöhnlich zahlreiche Fallimente vorkamen. Von diesen besteht wohl der grössere Theil aus solchen Zahlungs-Einstellungen, die im Waaren- und Börsengeschäfte leider nicht mehr zu den Seltenheiten zu rechnen sind; doch ist auch die Anzahl jener Fallimente keineswegs unbedeutend, die als eine Folge der herrschenden Krisis zu betrachten sind, zumal wenn man die diesfälligen namhaften Geldsummen berücksichtigt.

Die nachstehende Uebersicht enthält Gattung und Menge der vorzüglicheren Waaren, die den Gegenstand der letztjährigen Ein- und Ausfuhr bildeten, unter Beifügung der gleichartigen Ergebnisse des Vorjahres:

Einfuhr.

		1877	1876
Zucker aus den französischen Colonien	Kilogr.	31,521.006	24,319.760
„ aus andern Productionsländern	„	38,829.123	34,069.987
Kaffee	„	18,156.509	23,019.969
Andere Colonialwaaren	„	17,028.510	14,742.025
Olivenöl	„	15,899.455	13,691.061
Wolle	„	17,071.751	17,776.667
Gusseisen	„	3,239.786	2,725.741
Anderes Eisen	„	4,734.660	3,579.284
Blei	„	27,714.889	19,728.147
Farbhölzer	„	17,571.237	16,453.650
Fassdauben	Stück	4,802.281	8,912.418
Bretter	„	11,957.880	13,614.100
Bauholz	Stères à 29 Kbkf.	54.634	24.143
Schwefel	Kilogr.	17,690.506	21,667.260
Erdmandeln	„	64,525.683	73,084.074
Sesam	„	71,313.780	86,366.154
Andere Oelsämereien	„	71,983.665	53,380.264
Rohe Häute	„	6,731.594	6,645.572

		1877	1876
Baumwolle	Kilogr.	16,583.727	23,050.762
Steinkohlen	Metr. Ctr.	1,040.891	903.265
Reis	Kilogr.	8,932.820	9,030.594
Getreide	Metr. Ctr.	3,783.739	4,342.184
Mehl	"	20.282	9.857
Wein	Liter	6,732.832	7,042.963
Liqueure	"	57.214	38.357
Alkohol	"	3,735.132	1,774.188
Hanf	Kilogr.	4,312.291	4,530.636
Gold in Barren und Münzen	Gramm	17,509.553	32,006.765
Silber in " " "	"	147,514.743	313,169.862
Seide	Kilogr.	2,092.795	4,210.089
Talg und Schweinefett	"	7,896.765	7,592.311
Petroleum, geläutert	"	410.227	801.010
" ungeläutert	"	9,572.591	8,486.899

Ausfuhr.

Schwefel, Salpeter und Salzsäure	Kilogr.	3,541.917	2,311.216
Wein	Liter	26,544.101	26,536.409
Geistige Getränke	"	6,658.076	6,077.151
Cerealien	Metr. Ctr.	204.039	309.037
Mehl	"	276.048	295.544
Kardendisteln	Kilogr.	157.413	233.814
Garne aus Wolle	"	14.577	17.026
" " Baumwolle	"	175.563	562.640
" " Flachs und Hanf	"	561.353	910.714
Krapp	"	2,925.921	3,497.205
Garancine	"	75.801	88.866
Fertige Kleider	"	671.815	796.814
Steinkohlen	Metr. Ctr.	3,632.539	3,454.586
Oel aus Sämereien	Kilogr.	9,701.447	10,013.935
Olivenöl	"	7,304.255	4,409.034
Maschinen und mechanische Arbeiten	Francs	3,686.213	5,685.586
Gold in Barren und Münzen	Gramm	11,436.268	16,977.799
Silber in " " "	"	113,329.585	290,744.485
Möbel	Francs	2,050.499	2,847.755
Bleiarbeiten	Kilogr.	2,460.764	2,745.910
Kupferwaaren	"	341.560	486.650
Andere Metallarbeiten	"	7,581.892	9,448.841
Häute, zubereitet und gegerbt	"	2,160.500	2,105.099
" sonst verarbeitet	"	931.603	141.586
Seife	"	7,950.604	7,040.700
Meersalz	Metr. Ctr.	185.184	140.525
Soda	Kilogr.	6,839.731	6,982.356
Raffinirter Zucker	"	36,043 913	44,603.231
Seide	"	1,810.882	1,661.159
Seidenwaaren	"	174.373	226.504
Wollwaaren	"	3,690.969	4,368.158
Bauwollwaaren	"	10,237.960	10,931.873
Oelkuchen	"	27,106.666	29,338.907
Glas- und Krystallwaaren	"	9,277.449	12,713.181

Die Einnahmen des Marseiller Zollamtes beziffern sich für 1877 mit 51,129.900 Francs und übersteigen das gleichartige Ergebniss des Vorjahres pr. 41,156.187 Francs um 9,973.713 Francs, was lediglich durch die aussergewöhnlich starke Einfuhr von Zucker (70,350.129 gegen 58,389.747 Kilogr.) veranlasst wurde.

Die letztjährige Hafenbewegung von Marseille ergab, wie übrigens nicht anders erwartet wurde, minder günstige Resultate.

Es sind nämlich im Ganzen 8055 Schiffe von 2,587.623 Tonnen eingelaufen, sonach gegen das Vorjahr mit 8689 Schiffen von 2,605.890 Tonnen um 634 Schiffe und 18.267 Tonnen weniger.

Ausgelaufen sind 8032 Schiffe von 2,605.009 Tonnen; es ist also auch hier gegen das Vorjahr, in welchem 8664 Schiffe von 2,602.538 Tonnen diesen Hafen verliessen, eine Abnahme um 632 Fahrzeuge eingetreten, wogegen die Tragfähigkeit um 2471 Tonnen stieg.

Von den im Jahre 1877 hier eingelaufenen Fahrzeugen führten 5059 von 1,748.123 Tonnen die französische Flagge, während 2996 Schiffe von 839.500 Tonnen fremder Nationalität waren.

Im Einzelnen vertheilt sich die letztjährige Hafenbewegung auf die verschiedenen Flaggen in nachstehender Weise:

Flagge	Schiffe	Tonnen
Italienische	1543	349.046
Griechische	406	99.091
Spanische	380	74.533
Englische	243	156.347
Oesterreichisch-ungarische	176	56.099
Deutsche	71	21.919
Schwedisch-norwegische	68	24.801
Nordamerikanische	30	16.009
Russische	25	8.926
Holländische	18	17.968
Dänische	12	3.001
Türkische	18	3.378
Andere	6	1.170

Mit Rücksicht auf die lange Fahrt und den Küstenverkehr theilen sich die eingelaufenen Schiffe in 220 Hochbordfahrer mit 73.232 Tonnen unter französischer, und 185 Hochbordfahrer mit 61.731 Tonnen unter fremder Flagge, wogegen 1133 Schiffe mit 71.120 Tonnen unter französischer und 895 Schiffe mit 157.425 Tonnen unter fremder Flagge Cabotage betrieben.

Unter den in 1877 eingelaufenen Handelsfahrzeugen befanden sich 3291 Dampfer von 1,821.807 Tonnen, und zwar 2658 französische mit 1,449.371 Tonnen und 633 fremde mit 372.436 Tonnen.

Im Vergleich zum Vorjahre, in welchem 3378 Dampfer von 1,750.760 Tonnen hier ankamen, ergiebt sich eine Abnahme um 87 Schiffe, bei einem Mehr von 71.047 Tonnen.

Schliesslich ist zu bemerken, dass von den eingelaufenen Schiffen 7862 beladen waren und 193 in Ballast segelten, während beim Auslauf nur 6154 Fahrzeuge mit voller oder theilweiser Ladung und 1878 in Ballast verkehrten.

Die nationale Flagge war beim Einlauf, wie bereits angegeben, durch 176 Schiffe von 56,099 Tonnen und mit einem beiläufigen Ladungswerthe von 7,676.000 fl., bei der Ausfahrt durch 171 Schiffe mit 54 367 Tonnen und 1,552.200 fl. Ladungswerth vertreten.

Im Vergleich zu 1876 ergiebt sich bezüglich der Ankünfte bei einer gleichen Anzahl von Schiffen ein Minus von 1912 Tonnen und ein Mehr von 428.600 fl. des Einfuhrwerthes, bei den Abfahrten eine Abnahme um 10 Schiffe und 4638 Tonnen, bei gleichzeitiger Zunahme des Exportwerthes um beiläufig 732.200 fl.

Unter den im Jahre 1877 hier eingelaufenen nationalen Kauffahrern befand sich kein einziger Dampfer.

An dem directen Verkehr zwischen Marseille und den Häfen unseres Küstenlandes betheiligten sich unter nationaler Flagge 38 Schiffe mit 11.539 Tonnen und einem Ladungswerthe von beiläufig 1,175.000 fl. in der Einfahrt, dann 29 Schiffe mit 9470 Tonnen und einem Waarenwerthe von etwa 100.000 fl. in der Ausfahrt.

In den übrigen Häfen dieses Bezirkes fanden in 1877 folgende Schiffsankünfte unter nationaler Flagge statt:

Häfen	Schiffe	Tonnen	Ladungswerth
Cette	93	31.733	2,236.820 fl.
Toulon	2	654	72.000 „
Nizza	1	182	10.000 „

Für das Frachtengeschäft war das Jahr 1877 ein überaus ungünstiges, wie es auch bei der anhaltenden Flauheit der Geschäfte und der grossen Concurrenz von Segelschiffen, insbesondere aber bei dem stets zunehmenden Verkehr von Dampfern nicht anders zu erwarten stand.

Dadurch erscheint das allgemeine Dafürhalten immer mehr gerechtfertigt, dass der Zeitpunkt, wo die Segelschifffahrt von den Dampfern nahezu vollständig verdrängt sein wird, nicht mehr ferne liege.

Der Gesundheitszustand von Marseille und Umgehung gestaltete sich in 1877 vollkommen befriedigend.

Wirthschaftliche Lage von Cardiff im Jahre 1877.

Cardiff. Das Jahr 1877 war für alle Zweige des Geschäftes in Süd-Wales und Monmouthshire sehr ungünstig. Industrie und Handel lagen darnieder und namentlich für Eisen war die Nachfrage unbedeutend. Die Umsätze bewegten sich stets in engen Grenzen, die Preise waren immer sehr niedrig und auf den Märkten herrschte in der Regel eine ungewöhnliche Stille.

Was speciell das Eisengeschäft anbetrifft, so war dasselbe während des ganzen Jahres bei belangloser Nachfrage ausserordentlich flau, und trotzdem die Arbeitszeit eingeschränkt wurde, war es häufig kaum möglich, die wenigen in Thätigkeit befindlichen Eisengewerke fortzubeschäftigen.

Belgien zog viele der hiesigen Kunden an sich, weil die Fabrikanten jenes Landes zu billigeren Preisen producirten. Der Hauptgrund davon ist wohl der niedrige Arbeitslohn. In Süd-Wales und Monmouthshire ist die Arbeitsfrage noch immer nicht zur vollkommenen Befriedigung gelöst worden, und bevor nicht Arbeitgeber und Arbeiter sich zu einem nach beiden Seiten hin gerechten Uebereinkommen einigen, dürfte die fremde Concurrenz nicht beseitigt werden.

Ende Jänner fielen die Preise mit der sinkenden Nachfrage. Einige Eisen-Producenten erhielten zwar dadurch, dass sie die Preise herabsetzten, kleine Bestellungen; wo aber dies nicht geschah, kamen keine Geschäfte zum Abschluss.

Die Erzeuger von Eisenstangen, die bisher minder schlecht situirt waren als diejenigen von Eisenschienen, fanden ebenfalls Grund, über die Lage des Geschäftes

zu klagen; sie mussten entweder verlustbringende Preise annehmen oder die Arbeit in den Fabriken einstellen.

Belgisches Stangeneisen erster Qualität kostete um 5 s. bis 5 s. d. pr. Tonne weniger als die Herstellung der wallisischen Stangen; dafür soll aber auch das hiesige Eisen besser sein. Demungeachtet wurden selbst für indische Rechnung mehrere Lieferungen in Belgien ausgeführt.

Während der Monate April und Mai hatte sich das Geschäft womöglich noch verschlimmert, mit Ausnahme vielleicht der Eisenschienen, die indessen auch sehr billig waren.

Im Juni und Juli herrschte Geschäftsstille, aber die Preise fielen nicht, und infolge der belgischen Mitbewerbung konnten keine Bestellungen von Bedeutung gesichert werden.

Im August und September trat eine kleine Wendung zum Besseren ein, aber trotzdem die Notirungen so niedrig waren, sahen sich Käufer nicht veranlasst, mehr zu nehmen, als der augenblickliche Bedarf erheischte.

Im October zeigten weder Nachfrage noch Preisnotirungen irgend ein Symptom von Besserung und blieb das Geschäft den ganzen Monat hindurch still and unbefriedigend. Da die belgischen Fabrikanten noch immer um 5 bis 7 s. billiger als die hiesigen verkauften, so war eben an ein Steigen der Preise für die in diesem Bezirke erzeugten Eisensorten nicht zu denken.

Im November fielen die Preise des belgischen Eisens abermals um 2 s. 6 d. bis 5 s., und dadurch wurde auch der hiesige Markt stark beeinflusst, da sich in Anbetracht der Concurrenz der belgischen Fabrikanten die bisherigen Quotirungen nicht aufrecht erhalten liessen.

Wie fast immer, gestaltete sich auch diesmal der December nicht besser als der November. Preise waren noch niedriger und Eisenschienen wurden zu 4 L. 17 s. 6 d. per Tonne verkauft.

Bezüglich des Stahlgeschäftes waren die Aussichten zu Anfang des Jahres trübe und die grossen Stahlwerke nur theilweise beschäftigt. Später mehrte sich wohl die Nachfrage nach Stahlschienen, doch blieben die Preise niedrig, so dass pr. Tonne 6 L. 9 s., ja sogar weniger angenommen wurde.

Im April fanden sich Käufer für mehrere Tausend Tonnen Schienen auf dem Markte ein, ohne dass jedoch die Notirungen eine Besserung erfuhren. Das Geschäft blieb flau und die Verhältnisse im Orient benahmen jede Hoffnung für die Zukunft, namentlich weil die meisten Bestellungen aus Russland ausblieben.

Man kaufte nur für den augenblicklichen Bedarf, und es fehlte ganz und gar an Speculanten, die etwas Leben in das Geschäft hätten bringen können. Die Anhäufung von Vorräthen zwang einige Fabrikanten, grössere Partien Waare von geringer Gattung zu consigniren.

Bei Beginn des II. Semesters war die Nachfrage nach Schienen lebhaft, Contracte wurden aber nur gegen baar angenommen. Dann schien Unthätigkeit eine Zeitlang den Markt zu charakterisiren. Im October trat etwas Lebhaftigkeit ein, der December war aber neuerdings flau und Preise blieben niedrig bis zum Jahresschlusse.

In keinem Geschäftszweige hat sich während des letztverflossenen Jahres die Flauheit so bemerkbar gemacht als bei Kohlen. Durch die traurige Lage der Eisen-Industrie wurden die Besitzer der Kohlenbergwerke sehr empfindlich in Mitleidenschaft gezogen.

Die Kohlenausfuhr hat eher ab- als zugenommen, aber in den Eisenhütten und in den Fabriken im Allgemeinen war der Verbrauch viel geringer, und auch die Nachfrage nach Kohlen für häusliche Zwecke blieb hinter den gehegten Erwartungen zurück, so dass fast in allen Kohlenminen die Förderung bedeutend eingeschränkt wurde.

Selbst wenn der Begehr nach Kohle nicht ein schwächerer gewesen wäre, hätte doch die Production bei einer gleichen Anzahl von Arbeitern infolge der Bestimmungen des neuen Berggesetzes abnehmen müssen. Die verminderte Nachfrage hatte indessen eine noch weitere Reduction in der Menge der geförderten Kohlen zur Folge, und das Sinken der Preise machte die Bearbeitung mancher Grube zu einem gewinnlosen Geschäfte.

Im Laufe des letzten Jahres ist von den Arbeitern im Allgemeinen nicht mehr gefördert worden als früher. Die Nachfrage ist nicht gestiegen und der Fall in den Preisen war bedeutender als die Herabsetzung der Arbeitslöhne, so dass sich die Lage der Grubenbesitzer verschlimmerte.

Während der ersten Hälfte des Jahres war der Preisrückgang am stärksten. Manche Lieferung wurde um ein Drittel des vor vier Jahren erzielten Preises abgeschlossen. Für einige Hauptconsumenten waren diese niedrigen Kohlenpreise mit grossen Ersparnissen verbunden. So sollen mehrere Eisenbahngesellschaften pr. Woche um 1000 L. weniger für Kohle ausgegeben haben als im Jahre 1876.

Die Fachleute empfahlen nachdrücklich, bei der Steinkohlenförderung sparsamer zu Werke zu gehen und die Auslagen durch massenhaftere Gewinnung zu vermindern.

Der bekannte Ingenieur Dr. Siemens sprach in einer Versammlung die Ansicht aus, es sei die Zeit wohlfeiler Steinkohlen gekommen, während welcher sich trotz der Entwicklung des Kohlenbergbaues in andern Ländern die Ausfuhr steigern dürfte. Ungeachtet der Flauheit des Geschäftes werde bei einigen Industriezweigen mehr Kohle als früher verwendet, die Eisenfabrikanten dürften jedoch vorläufig kaum so viel Kohle bedürfen als in früheren Zeiten.

In façonnirten Eisensorten möge es vielleicht lebhafter werden, dies könne aber schwerlich für den geringeren Begehr nach Kohlen in den Eisenhütten entschädigen. Erst wenn die Eisenindustrie überhaupt wieder aufblühe, könne auch das Kohlen-Geschäft zu neuem Aufschwung gelangen.

Dabei sei noch zu berücksichtigen, dass die Anzahl der Kohlenfelder jetzt viel grösser ist als zu der Zeit, wo die Nachfrage fortwährend stieg. Als die Kohlenpreise noch sehr hoch standen, wurden alte Gruben wieder eröffnet und neue in Angriff genommen, so dass die Productionsfähigkeit nicht unbedeutend sich erhöhte.

Nach der Meinung von Fachleuten sind es gerade die neu eröffneten Gruben mit ihren verhältnissmässig viel leichter zugänglichen Kohlenschichten, welche zur Zeit niedriger Notirung den Markt behaupten und mit denen die mehr oder weniger erschöpften älteren Werke nur schwer zu concurriren vermögen. Bei hohen Preisen stehen beide so ziemlich auf gleichem Fusse.

Diesen Umständen haben die Grubenbesitzer in andern Districten Grossbritanniens ihre jetzige Lage zu danken, denn sie müssen gegen die Dampfkohle von Süd-Wales arbeiten, dessen Bodenschätze erst in neuerer Zeit erschlossen wurden, und dem seine günstige geographische Lage gestattet, mit allen Weltmärkten in Verbindung zu treten.

Die Arbeitslöhne waren im letztverflossenen Jahre gerade nicht niedrig zu nennen. Sie betrugen durchschnittlich für einen Bergmann 5 s. pr. Tag, aber infolge der unregelmässigen Beschäftigung war der wochentliche Verdienst trotzdem sehr geringfügig.

Ein dem Parlament vorgelegter Bericht über alle von der englischen Admiralität seit etwa 2 Jahren vorgenommenen Versuche mit Stein- und Presskohle enthält interessante Daten über die Qualität einheimischer und fremder Kohlen. Die Unterschiede, welche sich aus den auf Kriegsdampfern, wie auch auf den königlichen Werften höchst sorgfältig angestellten Versuchen ergaben, sind sehr bedeutend. Anthracit scheint nicht so verwendbar für Dampfkessel zu sein, als eine Mischung von walli-

sischer und nordenglischer Kohle; in Keyham lieferte auch wallisische Kohle ohne Beimischung infolge ihrer langsamen Verbrennung ein recht günstiges Ergebniss.

Auf den königlichen Werften zu Pembroke sind vergleichende Versuche zwischen James & Anbreys-Anthracit, Dowlais Merthyr-Dampfkohle und Ynysfais-Kohle gemacht worden, welche mit 1·895 pCt. zu Gunsten von Dowlais Merthyr und mit 0·89 pCt. zu Gunsten von Ynysfais ausfielen. Anthracit brennt nur bei gutem Luftzug, so dass die bei Dampfkesseln zu verwendende Quantität eingeschränkt werden muss.

Kohlen von vorzüglicher Qualität aus Neuseeland, wie auch Presskohle von dort, sind in Portsmouth versucht worden, waren aber, was Dampferzeugung anbetrifft, mit der besten Aberdare- (Süd-Wales-) Kohle kaum zu vergleichen und hinterliessen mehr Asche und ausgeglühte Kohle.

In Sheernes fiel das Resultat zu Gunsten der Anthracitkohle aus, doch blieb mehr Asche als bei Annesley-Kohle harter Qualität und Abercairn-Kohle zurück. Die beiden letzteren Sorten wurden in gleichem Verhältnisse gemischt als am besten geeignet für Dampfkessel empfohlen. In der Regel fielen die mit den guten wallisischen Dampfkohlen gemachten Versuche günstig aus.

Die auf ausländischen Stationen an Bord englischer Kriegsschiffe angestellten Versuche lieferten zuverlässige Daten über die Beschaffenheit bisher ganz unbekannter Kohlensorten; doch behauptete fast in allen Fällen die englische Kohle den Vorrang.

Von Coquimbo in Chili wurde durch den Capitän eines englischen Kriegsschiffes berichtet, dass selbst die beste chilenische Steinkohle sich für Kriegsdampfer nicht eigne. Sie ist weich, raucht viel, bedarf Dampfkessel mit 4 Zoll weiten Röhren, und lässt die stetige Erzeugung von Dampf nicht zu. Selbst bei einem Preise von 5 Dollar pr. Tonne ist sie verhältnissmässig theurer als wallisische Kohle zu 12 Dollar.

Ganz verschieden von der chilenischen erwies sich die auf einem englischen Kriegsdampfer versuchte Steinkohle von Takasima in Japan. Dampf liess sich damit leicht erzeugen, aber sie rauchte gewaltig und verbrannte verhältnissmässig schnell. Im Allgemeinen eignet sie sich gut für Dampfschiffe und ein Viertheil davon, vermischt mit drei Viertheilen gewöhnlicher wallisischer Kohle, gab günstige Resultate. Ausserdem verursachte sie beim Schüren weniger Arbeit als irgend eine andere Steinkohle, die von Cardiff allein ausgenommen.

Australische Kohlen scheinen in China und Japan vielfach gebraucht zu werden. Man hat festgestellt, dass 100 Tonnen wallisischer Kohle gleich sind 130·5 Tonnen australischer, 127·36 Tonnen japanischer und 135·76 Tonnen chinesischer Kohle. Weil aber die meisten Kohlen dieser Länder schnell verbrennen, so verstopfen sie sehr rasch die Röhren und fällt infolge dessen der Dampfdruck.

Bezüglich der Kohle von Labuan fand man, dass 172 Tonnen davon nöthig sind, um die Arbeit von 100 Tonnen wallisischer Kohle zu verrichten.

Patagonische Steinkohle eignet sich kaum weniger gut für Dampfschiffe, als die auf den Stationen in China, Japan und Australien zur Verfügung stehenden Sorten. Sie brennt hell, raucht wenig oder gar nicht und bildet auf dem Roste eine zusammenhängende Schlacke. Auf einem und demselben Dampfer wurden bei 42 Schrauben-Drehungen in einem Kessel 12·8 Centner patagonischer, in einem andern 4·7 Ctr. wallisischer Kohle verbraucht. Mit der letzteren vermischt, gab die patagonische Kohle ziemlich befriedigende Resultate, allein lässt sie sich aber nicht gebrauchen.

Auf Ansuchen der Colonialregierung von Mauritius wurden mit verschiedenen Gattungen Dampfkohle Versuche angestellt, um die für Seezwecke geeignetste Kohle ausfindig zu machen. Unter fünf Sorten war die von Cardiff die beste, die von Sidney (Neu-Süd-Wales) die zweitbeste; dann folgten der Reihe nach West-Hartley- (Nord-England) Lambton- (Neu-Süd-Wales) und schottische Kohle.

Presskohle (Patent Fuel) ist nach der Ansicht der englischen Admiralität, wenn aus guten Kohlensorten zubereitet, sehr verwendbar und bietet ausserdem den Vor-

theil leichter Verladung und grosser Raumersparniss. Sie stäubt wenig und kann, ohne Schaden zu leiden, der Witterung ausgesetzt bleiben. Die damit auf englischen Kriegsdampfern gemachten Versuche sind indessen nicht sehr günstig ausgefallen.

Die Kohlenpreise blieben fast das ganze Jahr 1877 hindurch unverändert, u. zw.: doppeltgesiebte Dampfkohle 10 s. bis 10 s. 3 d., einfach gesiebte 9 s. bis 9 s. 3 d., Presskohle 10 s. 6 d. bis 11 s. pr. Tonne, frei an Bord.

Die Ausfuhr von Eisen, Kohlen und Cokes aus den Häfen dieses Bezirkes gestaltete sich in 1877 folgendermassen;

	Eisen Tonnen	Kohlen Tonnen	Cokes Tonnen
Cardiff	81.608	3,658.003	16.128
Newport	99.194	611.156	2.176
Swansea	4 373	653.630	3.294
Llanelly	87	50.056	.
St. David	.	40.498	.
Zusammen . .	185.262	5,113.343	21.598

Für das Kupfergeschäft war der Anfang des letztverflossenen Jahres entschieden ungünstig. Der Markt war flau und an Anzeichen zur Besserung fehlte es. Zu den ungünstigen Verhältnissen im Orient, durch welche sich Diejenigen entmuthigt fühlten, deren Interesse es war, den Markt zu beleben, kam auch noch die Hungersnoth in Indien. Der Einfluss derselben auf das Geschäft mit dem Osten machte sich nur zu bald fühlbar und die Ausfuhr dorthin nahm in erhöhtem Masse ab.

Bei Beginn des Jahres und bis Ende Februar galten Chilibarren (Waare an Bord) 75 L., Burra 83 L., Wallaroo 84 L. Im März trat jedoch eine Wendung zum Besseren ein und ziemlich viele Geschäfte in Chilikupfer wurden zu erhöhten Preisen gemacht. Kupferblech notirte damals 82 L., Wallaroo 79 L., Burra 77 L., Chili-Barren 71 L. 10 s.

Die lebhaftere Nachfrage entstand theilweise durch eine Verminderung der Vorräthe in Swansea, derselben war aber nicht zu trauen, trotzdem auch auf den andern englischen Märkten keine grossen Quantitäten lagerten.

Die Besitzer von Kupfer konnten sich übrigens nicht entschliessen, bedeutendere Speculationen zu unternehmen, und in der That hielten die günstigen Verhältnisse nicht an. Preise fielen abermals und der Verkauf von 6000 Tonnen Chilibarren in Hâvre an französische Walzwerke vernichtete jede Aussicht auf ein Geschäft mit Frankreich.

Anfangs April schöpfte man einige Hoffnung, die Notirungen stiegen ein wenig und der Markt gewann ein festeres und gesunderes Ansehen, als er es seit lange gehabt. Aber dies war nur vorübergehend, da die Preise neuerdings zurückgingen. Dabei fand eine Anhäufung von Vorräthen statt und das Angebot überstieg die Nachfrage.

Im Juni machte der Verkauf von 1500 Tonnen Kupfer zu etwas erhöhten Preisen einiges Aufsehen. Infolge dessen wurden auch noch andere Partien abgesetzt, aber die allgemeinen Umstände machten es unwahrscheinlich, dass sich die Preise längere Zeit halten würden, weshalb Käufer nur ihre augenblicklichen Bedürfnisse befriedigten.

Einige Geschäfte in Wallaroo wurden während des genannten Monats zu 81 L. abgeschlossen. Der Preis für Chili war fest und in den meisten Fällen wurden 69 L. realisirt. Die Notirungen schwankten während der zweiten Hälfte Juni nur wenig.

Anfangs Juli war die Stimmung gedrückt und wegen Mangel an Nachfrage nahmen die Vorräthe rasch zu. Um die Mitte des Monates wurden jedoch in Chiliwaare viele Geschäfte zu 68 L. 10 s. (frei an Bord) und zu 70 L. für specielle Marken gemacht, was einen günstigen Eindruck hervorbrachte. Verkäufer glaubten ihre Vorräthe auf-

zuräumen, einige sogar unter dem Kostenpreis; aber der Markt wurde fester, was immer ein Fortschritt auf dem rechten Wege war.

Ende Juli und im August fanden einige Verkäufe von Wallaroo zu 78 L. 10 s. bis 79 L. 15 s. statt, so dass Käufer die Ueberzeugung gewannen, wenigstens diese Marke werde nicht im Preise fallen. Der Begehr aus Indien nach Kupfer und Messing wurde rege, die Notirungen waren jedoch niedriger und das Gleiche berichtete man auch aus New-York.

Die Nachfrage nach australischem Kupfer war ziemlich lebhaft, und zwar nach Burra, da Wallaroo für zu theuer galt. Chiliwaare war weniger beliebt und musste man sich hierin zu kleinen Opfern bequemen.

Im September nahm der Begehr ab und grössere Partien konnten nur durch Nachgiebigkeit in den Forderungen abgesetzt werden.

Im October zahlte man in Swansea für Kupfererz 11 s. pr. Einheit für 6¾ pCt. Gehalt. So wohlfeil war das Erz seit Jahren nicht gewesen und die Schmelzhütten konnten dadurch, dass sie billiger einkauften, frühere Verluste wieder gut machen und doch façonnirtes Kupfer mit Vortheil zu Preisen verkaufen, die niedriger waren als die damaligen Notirungen. Am 15. October 1877 waren in Europa und auf dem Wege dahin 41.811 Tonnen Kupfererz vorräthig, mithin um 2859 Tonnen mehr als am 1. September.

Anfangs November war der Markt neuerdings flau; die Vorräthe in Swansea hatten sich um etwa 100 Tonnen vermehrt. Im December stellte sich jedoch einige Speculationslust ein, und Chiliwaare stieg von 64 L. auf 65 L. 10 s. und 66 L. Dies hielt aber nur bis Mitte des Monats an, doch blieben die Preise fest und das Jahr schloss mit einer ruhigen Haltung des Marktes.

Die Einfuhr von Kupfererz nach England erreichte im Jahre 1877 einen Gesammtwerth von 1,164.710 L., gegen 926.936 L. in 1876 und 748.899 L. in 1875. Ausgeführt wurde Kupfer für mehr als 3 Mill. Pfund Sterling, davon etwa ein Drittel in Platten. Der Werth des gesammten Kupferexports nach Indien betrug über 380.000 L.; nach Frankreich 359.200 L. Auch Deutschland, Holland und Belgien haben grosse Quantitäten dieses Metalles bezogen.

Der Markt für Weissblech war fast das ganze Jahr hindurch ungemein flau und die Preise niedrig. Einige Werke sahen sich genöthigt, trotz des wohlfeilen Rohmaterials ihre Arbeit einzustellen, während andere infolge der gedrückten Notirungen nur wenig Gewinn erzielten.

Käufer liessen sich durch die mässigen Preise nicht anlocken, und wo die Fabrikanten bessere Bedingungen zu erzwingen versuchten, fehlte es augenblicklich an Bestellungen, so dass sie wieder auf ihre alten Notirungen zurückkommen mussten.

Im Januar kostete das beste Holzkohlenblech 1 L. 4 s. 6 d. bis 1 L. 6 s. 6 d. und Cokeblech 19 bis 21 s. pr. Kiste; aber noch im Laufe des Monates fielen diese Preise auf 1 L. 3 s. bis 1 L. 3 s. 6. und resp. 19 bis 20 s.

Im Februar stellten sich die Notirungen noch niedriger, aber ein lebhafterer Begehr trat trotzdem nicht ein.

Im März fand keine Veränderung statt und ungeachtet der Schliessung mehrerer Werke und der Arbeitseinstellung in andern stiegen die Preise nicht, denn die Käufer waren entschlossen, zu warten, bis infolge der traurigen Geschäftslage der Werth der Waare noch mehr fallen würde.

Im April fügten sich denn auch die Producenten ins Unvermeidliche. Cokeblech verkaufte sich pr. Kiste zu 17 s. bis 17 s. 6 d., Holzkohlenblech zu 1 L. 1 s. 6 d. für die beste Qualität.

Im Mai und Juni fing endlich die eingeschränkte Erzeugung zu wirken an, und da die Nachfrage aus New-York zunahm, gelang es den Verkäufern, 1 bis 2 s. per Kiste mehr zu erhalten.

Diese Preise erhielten sich auch im Juli, ohne dass jedoch Geschäfte zum Abschlusse kamen, hauptsächlich infolge der Strikes der Eisenbahnarbeiter in den Vereinigten Staaten.

Dagegen trat Anfangs August eine theilweise Belebung des Geschäftes ein, insbesondere nahmen die Verschiffungen nach Amerika wieder zu. Die Notirungen waren fester, aber Käufer zurückhaltend. Bis Ende August betrug die Ausfuhr von Weissblech 101.621 Tonnen, gegen 87.483 Tonnen in 1876.

Im September wurden beide Gattungen Blech zu niederen Preisen verkauft und im October fand abermals ein Rückgang statt. Im November und December behaupteten sich aber die Notirungen so ziemlich, wenn auch infolge der flauen Nachfrage nur wenige Geschäfte zu Stande kamen.

Das zu Anfang des vorigen Jahres stattgefundene Falliment der grossen Colonial-Zuckerfabrik der Herren Finzel & Sohn in Bristol hat viel Theilnahme erregt, nicht nur weil durch das Schliessen des grossen Etablissements eine beträchtliche Anzahl Arbeiter brodlos wurden, sondern auch weil weder unzureichendes Capital, noch mangelhafter Betrieb, sondern ausschliesslich die Concurrenz des Auslandes und namentlich Frankreichs den Bankerott herbeiführte.

Der französische ebenso wie der belgische und holländische Fabrikant ist durch die ihm bezahlte Ausfuhrprämie in die Möglichkeit versetzt, zu billigeren Preisen als der englische zu verkaufen. Zwar versucht der hierländige Industrielle durch verbesserte Maschinen und Ersparnisse in der Fabrikation den Unterschied auszugleichen, aber seine Rivalen folgen seinem Beispiele, und schliesslich bleibt doch noch immer die Ausfuhrprämie, deren Druck selbst für ein so reiches, vorsichtiges und unternehmendes Haus, wie das der Herren Finzel & Sohn, sich als zu schwer erwies.

Das Etablissement derselben soll das bedeutendste der Art in ganz England gewesen sein; 600 Menschen fanden daselbst Beschäftigung, 1200 Tonnen Zucker wurden wochentlich raffinirt und 60 Schiffe waren mit der Zufuhr des Rohmaterials beschäftigt.

Der Schaden, welchen das Falliment der gedachten Firma verursacht hat, ist übrigens weniger ausgedehnt als derjenige, der durch die Lähmung anderer Geschäftszweige entstanden ist, denn die Zuckerraffinerie ist keine der grossen Industrien Englands. Noch vor wenigen Jahren gab es hierlands nur 50 derartige Fabriken mit einem Betriebscapital von 1,500.000 L.

Ueber die Ergebnisse der Rhederei im letztverflossenen Jahre lässt sich nicht viel Befriedigendes sagen. Die Verhältnisse im Orient haben auf die Schifffahrt einen sehr schlimmen Einfluss ausgeübt und die zu Anfang des Jahres herrschende Lebhaftigkeit in Seefrachten war namentlich in Bezug auf Dampfer nur von kurzer Dauer.

Die Blockade der russischen Häfen im Schwarzen Meere hat der Mehrzahl der den Import von Kohlen und die Ausfuhr von Getreide vermittelnden Dampfer ihre Beschäftigung entzogen, und sie desbalb gezwungen, anderswo Befrachtungen zu suchen, die aber nicht immer zu finden waren.

Ein Theil des Getreides, welches unter gewöhnlichen Umständen vom Schwarzen Meere aus verschifft worden wäre, wurde per Bahn nach Kronstadt und andern benachbarten Häfen expedirt, und es haben sich infolge dessen viele Schiffe dahin begeben.

Die Kohlenfrachten nach dem Mittelmeer schwankten sehr, waren aber nie hoch. Da das Schwarze Meer geschlossen war, hielt es schwer, Rückfrachten zu erhalten. In Alexandrien, wo gewöhnlich das Angebot die Nachfrage übersteigt, hatten die Kaufleute die Rheder ganz in ihrer Hand.

Mehrere Dampfer wurden nach Triest zur Verladung von Getreide und nach süditalienischen Häfen behufs Verschiffung von Orangen gesendet. Andere beförderten Eisenerz, namentlich von spanischen Häfen.

Auch an der Küste von Tripolis gab die Ausfuhr von Spartogras einigen Dampf- und Segelschiffen Beschäftigung. Dieser Exportartikel nimmt fortwährend an Umfang zu und lenkt die Aufmerksamkeit der Rheder auf sich.

Die günstige Ernte in den Vereinigten Staaten und ziemlich gute Frachten, die besonders während des Herbstes Segelschiffen gezahlt worden wären, veranlassten einige Rheder, ihre Dampfer dahin zu senden, und manche der letzteren, hauptsächlich diejenigen von mehr als 2000 Tonnen Tragfähigkeit, machten auch wirklich ein gutes Geschäft. Man vermuthet, dass noch mehrere im Bau begriffene Dampfschiffe gleicher Grösse künftighin in dieser Richtung Beschäftigung suchen werden.

In San Francisco wurden trotz der daselbst lagernden namhaften Getreidemengen nur niedrige Frachten gezahlt, da der verfügbare Tonnengehalt sehr gross war.

Auch nach New-Orleans und andern Baumwollhäfen begaben sich viele Schiffe, trotzdem daselbst die Frachtsätze sehr niedrig waren. Am erstgenannten Orte wurden auch grössere Quantitäten Getreide verladen, vorzugsweise aber in Dampfern, da der Zustand der Waare den Transport derselben durch Segelschiffe nicht rathsam machte.

Kohlenfrachten nach Westindien, Brasilien und den La Plata-Staaten waren wenig lohnend; auch die Rückfrachten blieben hinter dem Durchschnitte zurück und waren nicht lohnend.

Viele Segelschiffe sind in Ballast nach den peruanischen Guano-Inseln oder der Westküste von Nordamerika gegangen, da sie hier keine Kohlenladung für jene Gegenden finden konnten. Die Frachtpreise für Guano waren jedoch sehr mässig.

Auch für den Kohlentransport nach den indischen Reishäfen, sowie für die Verschiffung von Reis nach Europa waren die Frachten sehr niedrig. Dampfer fanden jedoch eher Beschäftigung als Segelschiffe, da sie mit geringeren Frachtsätzen vorlieb nahmen. Während eines Theiles des Jahres fanden viele Fahrzeuge im Handel mit China Beschäftigung, aber auch hier verdarb schliesslich das massenhafte Angebot den Markt.

Die Hungersnoth in Indien beschäftigte eine Zeitlang eine Anzahl Schiffe, welche Getreide nach den leidenden Bezirken brachten, aber das plötzliche Aufhören des Bedarfs verursachte bei der Ansammlung so vieler Fahrzeuge, namentlich Dampfer, ein bedeutendes Fallen der Frachtsätze. Einige Bankerotte kamen vor und die Mehrzahl der Frachtverträge musste zum grossen Nachtheil der Rheder annullirt werden.

Der Tonnengehalt der auf solche Weise unbeschäftigt gebliebenen Schiffe stand ausser jedem Verhältnisse zu dem Bedarfe für den Ausfuhrhandel Indiens. In Calcutta sollen sich zu jener Zeit Schiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 100.000 Tonnen befunden haben. Einige Aenderung zum Besseren trat nur allmälig ein und die Aussichten für die Zukunft waren nicht sehr ermuthigend.

Die Frachtsätze für Holzladungen vom Baltischen Meere waren nicht gewinnbringend, da sich viele durch den orientalischen Krieg ihrer gewöhnlichen Beschäftigung beraubte Dampfer dorthin wendeten.

Bis zum Mai waren die Frachtenpreise noch ziemlich fest, dann aber begann die Concurrenz der Dampfer, die bis zum Schluss der Saison dauerte, so dass die Frachten niedrig blieben und die Rheder bei diesem Geschäfte wenig Vortheil gehabt haben dürften.

Im Jahre 1877 sind hier 5452 Dampf- und Segelschiffe von 3,905.937 Tonnen Tragfähigkeit angekommen, gegen 5357 von 3,602.014 Tonnen in 1876.

Die österreichisch-ungarische Flagge war beim Einlauf durch 131 Dampf- und Segelschiffe von 65.858 Tonnen Aichung (gegen 150 von 66.598 Tonnen im Vorjahre), bei der Abfahrt durch 132 Dampf- und Segelschiffe von 66.525 Tonnen (gegen 150 von 66.542 Tonnen) vertreten.

Die Abnahme des nationalen Schiffsverkehrs in 1877 ist hauptsächlich eine Folge der Blockirung der russischen Häfen im Schwarzen Meer, wohin sich gewöhnlich eine namhafte Anzahl österreichisch-ungarischer Fahrzeuge mit Kohlen begiebt.

Was die letztjährige Ernte im diesseitigen Bezirke betrifft, so hatte der nasse Herbst des Jahres 1876 eine Verspätung in der Aussaat von Weizen auf schwerem Grunde verursacht. Grosse Strecken Tiefland waren so durchnässt, dass an das Aussäen mit Aussicht auf Erfolg nicht zu denken war. Der Landwirth hoffte auf schönes Wetter, bis schliesslich mit dem Eintritt des Winters seine letzte Hoffnung schwand.

Der Regen verzögerte allerdings auch die Bebauung der leichten Hügelländereien, befestigte aber gleichzeitig die Ackerkrume und beförderte das Wachsthum.

Während des milden schneelosen Winters erhielten die jungen Pflanzen nur wenig Beachtung. Die Saat auf leichtem trockenen Boden machte gute Fortschritte, im Tiefland aber und in dichtem unentwässerten Thonboden, namentlich in den Furchen und Vertiefungen, ging viel zu Grunde.

Der kalte Frühling hemmte das Wachsthum und der Verlust war grösser in tiefen und geschützten Lagen als auf offenen, höher liegenden Feldern, und häufig litt eine Seite der Aehre mehr als die andere.

Auf torfartigem, schwammigem Boden fiel die Kornernte schlecht aus, auf gut drainirtem Thon-, Lehm- und leichtem Boden jedoch war der Ertrag ein ziemlich guter und die Aehren waren voll grosser reifer Körner.

In den südlichen Grafschaften wurde ein grosser Theil des Weizens vor dem Eintritte des Regens eingebracht, wogegen in den andern nur wenig geschnitten werden konnte und daher viel Schaden angerichtet wurde.

Vom 14. August bis 14. September fielen $9\frac{3}{4}$ Zoll Regen, wodurch sämmtliche Getreidesorten zu Boden geschlagen wurden, und da infolge des nassen Grundes die Mähmaschine nur mit Schwierigkeit zur Anwendung kommen konnte, und das Korn überreif war, so ging viel verloren.

Wo die Aehren den Boden berührten, fingen die Körner zu keimen an. Im Ganzen genommen blieb die Weizenernte des Jahres 1877 in Menge und Güte hinter dem Durchschnitte zurück; der Ertrag wird auf ca. 24 Bushel pr. Acre geschätzt.

In früheren Zeiten war ein schlechter Ertrag gleichbedeutend mit theurem Korn, aber jetzt liegt die Sache anders. Wenn hierlands das Getreide missräth, und namentlich, wenn anhaltender Regen es so beschädigt hat, dass es sich nicht immer mit ausländischem mischen lässt, dann fällt sein Marktwerth.

Der Ertrag an Gerste blieb, was die Quantität betrifft, hinter dem Durchschnitte zurück, und war der Qualität nach sehr verschieden. Es soll schwer sein, die für Malz erforderlichen guten Sorten zu erhalten.

Die niedere Temperatur und das feuchte Wetter begünstigten das Wachsthum des Hafers, der bezüglich der Menge ein mehr als mittelmässiges Erträgniss lieferte, während die Qualität viel zu wünschen übrig liess.

Winterbohnen lieferten eine volle Mittelernte; Frühbohnen fielen in Bezug auf die Menge schwach, aber in der Qualität gut aus. Der Ertrag an Erbsen war ein mittelmässiger.

Noch vier Wochen vor Eintritt des nassen Wetters versprachen die Kartoffeln eine bessere Ernte als seit Jahren, und Frühkartoffeln wurden zu guten Preisen verkauft; sobald sich aber der Regen einstellte, trat auch die Kartoffelkrankheit auf und verbreitete sich derart, dass die Hälfte der Saat davon ergriffen wurde.

Mangoldwurzeln litten durch die niedere Temperatur und gaben nirgends eine befriedigende Ernte. Schwedische und gewöhnliche Rüben blieben gleichfalls hinter dem Durchschnitte zurück.

Die Heuernte fiel reichlicher aus als seit vielen Jahren. Frühzeitig wurde eine vorzügliche Mahd gesichert, später jedoch litt das Heu bei unstetem Wetter stellen-

weise sehr vom Regen. Die Weiden haben das ganze Jahr hindurch einen guten Ertrag gegeben und Mastvieh jeder Art ist gediehen.

Die Nachfrage nach Ochsen- und Hammelfleisch zu annehmbaren Preisen war lebhaft. Infolge des grossen Vorraths an Futter war der Viehstand gross.

Für die Milchwirthschaft war das Jahr ganz besonders günstig und der Ertrag an Milch grösser denn je. Käse verkaufte sich gut und die aus Amerika eingeführte Waare fiel im Preise. Da die Nachfrage nach Milch sehr gestiegen ist, so hegt man die Absicht, Milchhäuser (milk taverns) zu errichten.

Die schwedischen Eisenbahnen *).

Stockholm. Die eigenthümliche geographische Lage der skandinavischen Halbinsel, welche an drei Seiten vom Meere bespült wird und nur an ihrer Nordostgrenze mit dem russischen Festlande zusammenhängt, bringt es mit sich, dass das Eisenbahnnetz dieser Länder ganz isolirt dasteht und an gar keinem Punkte irgend einen Anschluss an die Eisenbahnen der andern Staaten findet.

Die nordwestliche Linie der schwedischen Staatsbahn vermittelt den Verkehr dieses Landes mit Norwegen, welches übrigens heutzutage kaum noch 500 Kilometer Eisenbahnen besitzt.

Die Gesammtlänge der in Schweden dem Verkehr bereits übergebenen Eisenbahnen beträgt 6126 Kilometer, wovon 1592 Kilometer auf Staatsbahnen und 4534 Kilometer auf Privatbahnen entfallen. In Schweden hat man mit der Anlage von Schienenstrassen viel später den Anfang gemacht, als dies in den meisten andern Ländern Europa's der Fall war; denn die erste Eisenbahnlinie, nämlich ein Theil der Hult-Köpinger Bahn, welche nie in ihrer ganzen Länge zur Ausführung gekommen ist, wurde erst am 5. März 1856 eröffnet. Somit erstreckt sich die Geschichte des schwedischen Eisenbahnwesens kaum über einen Zeitraum von 2 Decennien hinaus.

Die erste Concession zu Eisenbahnbauten wurde wohl schon im Jahre 1845 ertheilt, dieselbe beschränkte sich jedoch blos auf eine vorläufige Genehmigung zur Bildung einer Gesellschaft behufs Herstellung einiger, in der Concessionsurkunde speciell gar nicht angeführten Eisenbahnanlagen. Die erste, auf eine bestimmte Linie (Oerebro-Hult) bezügliche Concession datirt vom 28. December 1848, gelangte aber nie zur Ausführung.

Die erste auch wirklich gebaute und dem Verkehr übergebene Linie (Oerebro-Köping) wurde am 13. November 1852 concessionirt. Beide Concessionen wurden der noch heute unter der Firma „Köping-Hulter Eisenbahn" bestehenden Gesellschaft verliehen, welche jedoch dermalen nur einen Theil dieser Strecke (Oerebro-Köping) besitzt.

Angesichts dieser und mehrerer anderer misslungener Versuche zur Herstellung von Eisenbahnlinien ist man schliesslich zur Ueberzeugung gekommen, dass die Anlage von Schienenwegen nicht ganz Privatunternehmern überlassen werden könne, sondern dass die Regierung sowohl durch Anlage von Staatsbahnen, als auch durch Bewilligung von Geldmitteln zur Ausführung von Privatbahnen das Eisenbahnwesen energisch in die Hand nehmen müsse, wenn nicht das Zustandekommen von Schienenstrassen noch

*) Nach einem Berichte der k. und k. Gesandtschaft in Stockholm. (Anm. d. Red.)

um viele Jahre hinausgeschoben oder dem zufälligen Gelingen derartiger Unternehmungen überlassen werden sollte.

Mittels Reichstagsbeschluss vom 18. November 1854 wurde der Bau der ersten Staatseisenbahn angeordnet, wovon bis Ende 1856 blos eine kleine Strecke in der Länge von 31 Kilometer dem Verkehr übergeben war. In den nächstfolgenden Jahren ging es rasch vorwärts; denn es betrug die Länge der in Betrieb befindlichen Staats-Bahnen im Jahre:

1857	8·7 schwedische Meilen oder	93	Kilometer
1858	15·7 „ „ „	168	„
1859	23·5 „ „ „	251	„
1860	28·3 „ „ „	303	„
1865	80·6 „ „ „	857	„
1870	104·5 „ „ „	1.117	„
1875	141·2 „ „ „	1.509	„
1876	149·3 „ „ „	1.592	„

Die Privatbahnen haben einen noch rascheren Aufschwung genommen, denn zu Ende 1876 waren bereits, wie oben erwähnt, 4534 Kilometer Privatbahnen in Betrieb, und ergiebt sowohl der Personen- als der Güterverkehr auf den meisten Linien eine stetige Zunahme.

Wenn man Anzahl und Länge der gegenwärtig in Betrieb befindlichen schwedischen Eisenbahnen mit der dünnen Bevölkerung und den beschränkten Einnahmsquellen des Landes vergleicht, und mit den einschlägigen Ziffern anderer Länder eine Parallele zieht, so findet man, dass es vielleicht kein zweites Land giebt, welches den Ausbau seines Eisenbahnnetzes mit so grosser Energie durchgeführt und zur Herstellung desselben in so kurzer Zeit verhältnissmässig so bedeutende Opfer gebracht hätte als Schweden.

Das hervorragendste Verdienst, das Eisenbahnwesen in diesem Lande eigentlich in Gang gebracht und die Grundlage zu der späteren grossen Entwicklung desselben geschaffen zu haben, ist dem Obersten Nils Erikson zuzuschreiben, welcher auch allgemein als der Schöpfer des schwedischen Eisenbahnwesens betrachtet wird. Er behielt bis zu seinem im Jahre 1862 erfolgten Tode die oberste Leitung der Staatsbahnen sowohl in technischer als administrativer Beziehung in seinen Händen vereinigt.

Später wurden für die Eisenbahnen des Staates zwei von einander unabhängige, direct dem Ministerium des Innern unterstehende oberste Verwaltungsbehörden errichtet, u. zw. eine Generaldirection für den Bau und eine solche für den Betrieb.

Wie aus dem bereits Gesagten hervorgeht, hat die schwedische Regierung bei der von ihr befolgten Eisenbahnpolitik weder ausschliesslich das System der Staatsbahnen, noch jenes der Privatbahnen festgehalten. Um den Anfang und den Kern des Eisenbahnnetzes zu bilden, sollten zuerst einige Hauptlinien gebaut und in möglichst kurzer Zeit dem Verkehre eröffnet werden, u. zw. mit der Bestimmung, die grössten und volkreichsten Städte des Landes, wie: Stockholm, Gothenburg, Malmö, Norköping u. s. w., sowohl unter sich, als mit den nördlichen Landestheilen und der norwegischen Grenze in directe Schienenverbindung zu bringen.

Diese Linien, deren Zustandekommen vor allem Andern durch die wichtigsten Handelsinteressen geboten erschien, sollten vom Staate selbst gebaut und auch in staatlicher Regie verwaltet, dagegen der Bau von Linien, welche für den allgemeinen Verkehr eine geringere Wichtigkeit hatten, dem Privatunternehmen überlassen werden.

Der Erfolg hat den Erwartungen nach beiden Richtungen hin vollkommen entsprochen, denn in einem so wenig bevölkerten Lande wie Schweden, dessen einzelne Theile durch sehr grosse Entfernungen von einander getrennt sind, hat sich die Errich-

tung dieser Staatsbahnen als eine grosse Wohlthat erwiesen, ohne jedoch für die Staatscassa eine Last zu bilden.

Die in Bezug auf die Rentabilität dieser Linien Anfangs vielseitig laut gewordenen Bedenken und Befürchtungen haben sich als unbegründet erwiesen, denn die Staatsbahnen ergeben jährlich einen Reinertrag von 3·75—4·75 pCt. Auch hat sich an dieselben im Laufe der letzten 3 Quinquennien eine Unzahl von Privatbahnen angeschlossen, welche allmälig durch die Bedürfnisse des Verkehrs ins Leben gerufen wurden und die Vervollständigung des schwedischen Eisenbahnnetzes bilden. Ihre Anzahl beläuft sich dermalen schon auf 51.

Die Staatsbahnen sind folgende:

1. Die Westbahn, welche von Stockholm nach Gothenburg führt, ist von grosser Bedeutung, indem sie den Vortheil einer directen Schienenverbindung nicht nur zwischen den beiden volkreichsten Städten des Landes, sondern auch zwischen der Ost- und Nordsee bietet.

2. Die Südbahn, welche bei Katrineholm von der Westbahn abzweigt und sich bis zur Hafenstadt Malmö in Schonen erstreckt, erscheint in Anbetracht der directen Dampfschifffahrtsverbindung jenes Hafens mit Kopenhagen und Norddeutschland von ganz besonderer Wichtigkeit für die Handelsverbindungen Schwedens mit dem Auslande.

3. Die Nordwestbahn, welche einige Binnenseen, sowie mehrere grössere Fabrik-Städte mit den vorerwähnten zwei Linien in Verbindung setzt, erstreckt sich ausserdem bis Charlottenberg an der norwegischen Grenze, wo sie einen Anschluss an die bis Christiania laufende norwegische Ostbahn findet.

4. Die Nordbahn, welche von Stockholm über Upsala hinaus in nördlicher Verlängerung geht, ist dermalen nur bis Ockelbo eröffnet.

Unter den Privatbahnen sind als die wichtigsten hervorzuheben: Die Linie Oerebro-Arboga, welche von der Westküste des Mälarsees nach dem Mittelpunkte Schwedens führt; die Gefle-Dala Bahn, welche die Hafenstadt Gefle am Bothnischen Meerbusen mit Falun, der durch ihre reichhaltigen Kupferminen berühmten Hauptstadt Dalecarliens, verbindet; die sog. „Bergslagerna's jernwäg", d. h. die dermalen noch nicht auf der ganzen Strecke eröffnete Linie Falun-Gothenburg, welche die an Eisen- und Kupferminen reichsten Gegenden des Landes durchläuft, um die für den Export bestimmten Producte derselben dem Hafen der zuletzt genannten Stadt zuzuführen u. s. w.

Dort, wo die Privatmittel nicht hinreichten, um eine im allgemeinen Interesse wünschenswerthe Eisenbahnlinie herzustellen, war der Staat zu jeder Zeit bereit, die zur Ergänzung des Anlagecapitals nöthigen Geldmittel zu bewilligen. Dies geschieht theils in Form von Subventionen, theils mittels verzinslicher Darlehen, die den betreffenden Gesellschaften gegen billige Zinsen und auf Amortisation innerhalb 30—40 Jahren vorgeschossen werden.

Die nachstehende Tabelle giebt eine genaue Uebersicht der Geldbeträge, welche der Staat dem Eisenbahnbau gewidmet hat, wobei nur zu bemerken kommt, dass die im Jahre 1876 an Darlehen für 6 im Bau begriffene Privatbahnen bewilligte Summe von 10,300.000 Riksdaler (1 Riksdaler = 57 Kreuzer ö. W.) ratenweise in 5 auf einander folgenden Jahren verausgabt werden wird.

Jahr	Staatsbahnen, Riksdaler	Privatbahnen: Subventionen, Riksdaler	Privatbahnen: Darlehen, Riksdaler
1849	.	.	100.000
1854	.	112.500	150.000
1855	2,025.000	.	2,550.000
1856	5,075.000	.	200.000
1857 . . .	5,930.000	.	.

Jahr	Staatsbahnen, Riksdaler	Privatbahnen Subventionen, Riksdaler	Privatbahnen Darlehen, Riksdaler
1858 . . .	7,150.000	.	1,220.000
1859	6,120.000	.	.
1860	7,550.000	.	.
1861	7,150.000	.	.
1862	7,026.000	.	1,377.055
1863	8,939.000	.	.
1864	8,812.000	.	6,404.000
1865	8,812.000	.	3,240.000
1866	7,576.538	160.000	.
1867	3,150.000	.	.
1868	2,450.000	.	.
1869	5,190.462	1,000.000	.
1870	3,900.000	.	.
1871	4,060.000	.	.
1872	5,702.819	1,100.000	4,760.000
1873	7,625.000	.	500.000
1874	13,985.000	.	5,450.000
1875	10,785.000	.	50.000
1876	9,500.000	.	10,300.000
Summe . .	148,513.819	2,372.500	36,301.055

Sämmtliche Staatsbahnen haben eine Spurweite von 1·435 Meter, mit einem Schienengewicht von 31—33 Kilogramm pr. Meter. Unter den Privatbahnen haben nur 24 (in einer Gesammtlänge von 1439 Kilometer) die für die Staatsbahnen bestimmte normale Spurweite angenommen; bei 13 Privatbahnen variirt dieselbe zwischen 1·217 und 1·066 Meter.

Die übrigen Privatbahnen haben eine Spurweite, welche die zuletzt genannte Ziffer nicht erreicht; die kleinste beträgt 0·787 Meter. Bei den breitspurigen Privat-Bahnen beträgt das Schienengewicht 21·5 bis 32·6 Kilogr., bei den schmalspurigen 11·5 bis 19 Kilogr. pr. Meter.

Es giebt drei Wagenclassen. Bei den gemischten Zügen sind für die schwedische Meile (= 1·44048 geographische Meilen) 0·75 Riksdaler in der ersten, 0·50 in der zweiten und 0·30 in der dritten Classe zu bezahlen. Bei den Schnellzügen, welche in der Regel keine Wagen dritter Classe mit sich führen, kostet die I. Classe 0·80 und die II. Classe 0·60 Riksdaler pr. Meile.

Dermalen dient hierlands noch die schwedische Meile als übliches Längenmass bei der Berechnung von Distanzen, obwohl die Einführung des metrischen Systems bereits im Wege der Gesetzgebung angeordnet ist. Ein im Jahre 1876 erlassenes Gesetz bestimmt nämlich eine 10jährige Uebergangsperiode für die allgemeine und obligatorische Anwendung des metrischen Systems bei Mass und Gewicht; bei den Eisen-Bahnen, Postanstalten, Zollämtern und bei geodätischen Arbeiten soll indessen schon vom Jahre 1881 angefangen nach Kilometern gerechnet werden.

Die Privatbahnen können in 2 Arten eingetheilt werden, nämlich in solche, die mit den Staatsbahnen in Verbindung stehen, und in solche, die, ausser Zusammenhang mit einer Staatsbahn, auf die Unterhaltung eines selbständigen Verkehrs angewiesen sind.

Die ersteren werden Zweigbahnen genannt und haben in der Regel eine gleiche Spurweite mit den Staatsbahnen; die letzteren dagegen sind mit wenigen Ausnahmen schmalspurig.

Ausserdem giebt es bei Bergwerken Locomotivbahnen, u. zw. bei den Kupferminen Åtridaberg und den Zinkminen Ammeberg (beide in Oestergotland) in einer Gesammtlänge von 22 Kilometer, und 17 Pferdebahnen.

Die Locomotive sind theils in England und Deutschland, theils aber auch in Schweden selbst construirt und haben 3 Paar Räder mit einem Maximalgewicht von 10·5 Tonnen pr. Paar.

Die Personenwagen, für welche Anfangs das System der abgesonderten Coupés befolgt wurde, sind jetzt so eingerichtet, dass zu den einzelnen Compartiments derselben mittels innerer Thüren ein Zugang besteht. Auch sind die Züge mit Vorkehrungen versehen, welche im Nothfall die Herstellung einer durch sämmtliche Waggons gehenden inneren Verbindung ermöglichen.

Die Frachtwagen haben ein Maximalgewicht von 10 bis 11 Tonnen und sind in Bezug auf die Dimensionen der Räder und Deichseln den auf den meisten deutschen Bahnen eingeführten derlei Wagen ähnlich.

Die Herstellungskosten der Staatsbahnen berechnet man nach dem Durchschnitt der letzten Jahre mit ca. 135.000 Francs pr. Kilometer. Zu Anfang der 1860er Jahre, d. h. zu einer Zeit, wo die jetzt herrschende allgemeine Theuerung der Lebensmittel und die damit zusammenhängende Erhöhung der Arbeitslöhne noch nicht eingetreten war, beliefen sich die Baukosten der breitspurigen Staatsbahnen auf nicht mehr als 117.800 Francs pr. Kilometer.

Die Erklärung dieser ausserordentlich niedrigen Ziffer ist in der Seltenheit kostspieliger Kunstbauten, wie: Brücken, Viaducte, Tunnels u. dgl., in den billigen Preisen für Holz und Eisen, vor Allem aber in der musterhaften Redlichkeit und Sparsamkeit zu suchen, womit die Ingenieure des Staates und sonstige Unternehmer vorgehen, die wohl bei dem Bau vom Reichstage, wie auch von der Presse bis in die kleinsten Details überwacht und controlirt werden.

Ueberhaupt sind die schwedischen Eisenbahnen mit einer Solidität gebaut, welche nach dem Ausspruche aller Sachverständigen auch die der nordamerikanischen bei weitem übertrifft. Bei den Privatbahnen, welche grösstentheils schmalspurig sind, variiren die Constructionskosten zwischen 34.000 und 118.000 Francs pr. Kilometer.

Die kleinen Unebenheiten des Terrains, denen man in Schweden beinahe allerorts begegnet, sowie die zahlreichen Sümpfe, Bäche und Felsen legen dem Eisenbahn-Bau Hindernisse in den Weg, deren Ueberwindung zwar die Ausführung mancher nicht unbedeutender technischer Arbeiten, jedoch keine so grossartigen Kunstbauten erfordert, wie sie in den meisten andern Ländern, insbesondere bei Bergbahnen, vorkommen.

Es giebt z. B. keine Tunnels, welche auch nur annähernd die Länge eines Kilometer erreichen. Der längste misst 434 Meter und kommt in Stockholm selbst vor; er durchschneidet den auf einem erhöhten Terrain gelegenen Theil der südlichen Vorstadt der Residenz in einer starken Curve. Die höchste bei Rampen vorkommende Neigung beträgt 0·01; die Curven müssen einen Radius von mindestens 300 Meter haben.

Die bei dem Bau der Staatsbahnen verwendeten Ingenieure sind, mit Ausnahme einiger Engländer, alle Schweden. Solange Oberst Erikson das Eisenbahnwesen leitete, wurden wegen Mangel an Arbeitskräften und insbesondere an geschickten Eisenbahn-Arbeitern die Soldaten der Indelta-Armee (eingetheilte Truppen) theilweise zu den Erdarbeiten verwendet.

Nachfolgend sind die Betriebsergebnisse der mit Rücksicht auf Länge und Frequenz wichtigsten Privatbahnen für das Jahr 1875 zusammengestellt.

Bahnlinien	Länge, Kilometer	Capital-Anlage pr. Kilometer, Francs	Anzahl der vorhandenen Locomotiven	Personenwagen	Frachtwagen
Sundswall-Torpshammer . .	31	91.700	4	10	140
Gefle-Dala	91·9	90.691	24	27	870
Upsala-Gefle	130·4	85.931	11	22	193
Frövi-Ludvika	98·3	.	10	14	302
Köping-Hult	70·5	90.810	10	26	162
Wickern Möckeln	54·5	33.341	3	2	131
Karlskoga-Ervalla	89·7	90.676	7	17	227
Pålsboda-Finspong	57·7	52.698	4	8	105
Halsberg-Motala-Mjölby . .	96·2	95.696	6	15	134
Lidköping-Stenstorp . . .	50·2	40.203	3	12	85
Nässjö-Oskarshamm	148·6	104.293	11	24	216
Karlskrona-Wexiö	113·3	63.814	7	21	139
Kalmar-Emmaboda	56·7	70.231	4	13	58
Karlshamm-Wislanda . . .	78	44.473	4	10	77
Helsingborg-Hesslholm . .	41·7	73·444	6	14	132
Landskrona-Helsingborg . .	59·9	77.280	6	25	112
Ystad-Esslöf	75·9	70 853	6	19	93
Malmö-Ystad	63·1	76.264	4	22	89
Lund-Trolleborg	18·2	67.959	3	8	50
Uddevalla-Wennersborg-Herrljunga	93	73.119	8	19	170

Bahnlinien	Beförderte Reisende, Anzahl	Güter, Tonnen	Verhältniss des Reinertrags zur Capitalanlage, pCt.
Sundswall-Torpshammer	40.786	12.382	2·26
Gefle Dala	208.758	381.624	11·23
Upsala-Gefle	201.510	96.000	3·42
Frövi-Ludvika	141.721	104.552	.
Köping-Hult	162.624	178.154	6·32
Wiekern-Möckeln	.	51.584	5·72
Karlskoga Ervalla	82.460	169.115	3·11
Pålsboda Finspong	42.854	54.515	5·29
Halsberg-Motala-Mjölby	123.063	64.662	1·74
Lidköping-Stenstorp	91.400	34.314	1·80
Nässjö-Oskarshamm	117.469	248.438	0·34
Karlskrona-Wexiö	165.074	44.384	2·93
Kalmar-Emmaboda	116.156	36.234	2·16
Karlshamm-Wislanda	66.915	161.674	2·78
Helsingborg-Hesslholm	125.982	32.518	3·61
Landskrona-Helsingborg	330.143	102.391	5·73
Ystad Esslöf	194.562	72.848	4·29
Malmö-Ystad	209.306	32.022	3·21
Lund-Trolleborg	63.310	13.480	2·48
Uddevalla-Wennersborg-Herrljunga . .	133.971	73.261	3·57

Mit den bereits vorhandenen Staats- und Privatbahnen hat das schwedische Eisenbahnnetz das letzte Stadium seiner Entwicklung noch lange nicht erreicht. Gegenwärtig berührt dasselbe 16 Hafenstädte, u. zw.: Stockholm, Södertelje, Nyköping,

Norrköping, Oskarshamm, Kalmar, Karlskrona, Sölversborg, Ystad, Trolleborg, Malmö, Landskrona, Helsingborg, Halmstad, Gethenburg und Uddevalla. Nach Vollendung der noch im Bau begriffenen Bahnlinien werden auch noch 7 andere, minder wichtige Seehäfen mit den vorerwähnten Plätzen in Verbindung gebracht werden.

Das jetzige Eisenbahnnetz erstreckt sich ausschliesslich nur über das südliche und mittlere Schweden, es wird indessen an der Verlängerung der nördlichen Staats-Bahn gearbeitet, welche einerseits bis Sundswall reichen und anderseits sich an die von Drontheim ausgehende, ebenfalls bereits im Bau begriffene norwegische Eisenbahn-Linie anschliessen soll.

Trotz der langgestreckten schwedisch-norwegischen Grenze besteht bisher nur an einem Punkte derselben eine Schienenverbindung zwischen den beiden Ländern. Die Herstellung einer zweiten nördlicheren Verbindungslinie ist eben der Zweck des zuletzt genannten Zweiges der nördlichen Staatsbahn, wodurch für die am Bothnischen Meerbusen gelegenen holz- und eisenreichen schwedischen Landestheile, insbesondere in Anbetracht des Anschlusses an die Drontheimer Bahn, der unermessliche Vortheil erreicht wird, denselben während der zur Winterszeit regelmässig eintretenden Einstellung der Schifffahrt in den Häfen jenes Meerbusens den ungestörten Zugang zu den stets eisfreien norwegischen Häfen zu eröffnen. Die Länge dieser, bereits auf der ganzen Strecke zwischen Ockelbo und der norwegischen Grenze in Angriff genommenen Linie beträgt 524 Kilometer.

Ausserdem wird an zwei, theilweise bereits dem Verkehr übergebenen Privat-Bahnen noch auf einer Strecke von 472 Kilometer gearbeitet, und 13 neue Privat-Bahnen in einer Gesammtlänge von 670 Kilometer sind im Bau begriffen.

Ueberdies wurden in den letzten paar Jahren an 12 Gesellschaften Concessionen zur Herstellung verschiedener Eisenbahnlinien in einer Länge von zusammen 930 Kilometer ertheilt; doch dürften einige dieser letzteren gar nicht zur Ausführung kommen.

Für die Sicherheit der Reisenden und zur Verhütung von Unglücksfällen auf den Eisenbahnen sind seitens der Regierung die weitestgehenden Vorsichtsmassregeln getroffen. Der Eröffnung einer Privatbahn hat stets eine behördliche Inspection auf der ganzen Linie vorauszugehen, um zu ermitteln, ob die Bahn mit ihren Dependenzen, sowie das gesammte Betriebsmaterial sich in gutem Zustande befinden, und den Bestimmungen der Concessionsurkunde und des Betriebsreglements entsprechend eingerichtet sind.

Zur Inbetriebsetzung eines Theiles einer Bahn vor Vollendung der ganzen Linie ist ebenfalls die Erlangung einer besonderen behördlichen Ermächtigung erforderlich.

Auch steht sowohl der Bau, als der Betrieb und die Unterhaltung sämmtlicher Privatbahnen unter fortwährender Aufsicht, und sind die Eigenthümer derselben bei sonstiger sofortiger Einstellung des Betriebs zur Ausführung der im Interesse der Sicherheit des Publicums geboten erscheinenden Massregeln und Verbesserungen verpflichtet.

Das Maximum der beim Betriebe der schwedischen Eisenbahnen gestatteten Geschwindigkeit ist 64 Kilometer pr. Stunde. Dieses Maximum kommt jedoch in der Praxis nie zur Anwendung, denn die am schnellsten fahrenden Züge erreichen auf den Staatsbahnen nur eine Geschwindigkeit von 47 Kilometer pr. Stunde; die gewöhnlichen Personenzüge legen eine Strecke von 30, die Güterzüge 20 bis 25 Kilometer pr. Stunde zurück. Auf den Privatbahnen wird mit einer Schnelligkeit von 20 bis 30 Kilometer pr. Stunde gefahren.

Beim Vorüberfahren an einer Station, beim Herannahen eines andern Zuges auf einer Seitenbahn, bei starken Curven, oder wenn ein Signal auf seinem gewöhnlichen Platze fehlt u. s. w., ist die Schnelligkeit des Fahrens stets zu mässigen.

Da die schwedischen Bahnen durchaus einspurig sind, so ist das Einhalten der in der Fahrordnung für die Begegnung zweier Züge bestimmten Stationen unter allen Umständen geboten.

Alle Personenzüge sind mit einem Apparat chirurgischer Instrumente, welche bei Unglücksfällen für den ersten Verband der Verwundeten dienen, versehen, und müssen die Conducteure mit der Handhabung dieser Geräthschaften vertraut sein.

Die Conducteure und Maschinisten werden vor ihrer Anstellung einer theoretischen und praktischen Prüfung unterzogen, nachdem sie vorher den zur Ausübung ihres Berufs nöthigen Unterricht in einer der vom Staate unterhaltenen nautischen Schulen genossen haben müssen.

Dank diesen und vielen andern im Betriebsreglement bestimmten Vorsichtsmassregeln sind Eisenbahnunfälle hierlands äusserst selten und bleibt die Anzahl der durch dieselben herbeigeführten Tödtungen und Verwundungen weit hinter den einschlägigen Ziffern anderer Länder zurück. Die folgende Zusammenstellung der Eisenbahnunfälle umfasst die Periode von 1856 bis 1874.

Besondere Umstände der Unglücksfälle	Anzahl der Unfälle	Anzahl der verunglückten Personen: Reisende		Bahnbedienstete		Fremde Personen		Zusammen	
		Verwundete	Todte	Verwundete	Todte	Verwundete	Todte	Verwundete	Todte
Zusammenstoss .	2	11	7	.	1	.	.	11	8
Herabfallen von der Locomotive oder einem Wagen .	4	.	.	1	3	.	.	1	3
Im Eisenbahndienst	37	.		18	17	1	3	19	20
Unfälle anderer Art: Ohne Verschulden der Betroffenen	43	11	7	19	21	1	3	31	31
Durch Verschulden der Betroffenen	3	.	.	1	1	.	1	1	2
Unvorsichtigkeit anderer Art . . .	9	.	1	1	5	1	2	2	8
Unbefugtes Betreten der Bahn . . .	70	.	.	.	8	6	53	6	61
Zusammen . .	168	22	15	40	56	9	62	71	133

Die Gesammtzahl der Unfälle, Tödtungen und Verwundungen ergiebt im Vergleich mit derjenigen der Reisenden 1 Unfall auf je 1,208.273 Reisende, und wenn man speciell jene Unglücksfälle ins Auge fasst, welche die Tödtung von Menschen zur Folge hatten, so kommt nur auf je 2,889.646 Reisende 1 Fall mit tödtlichem Ausgang.

Personalnachrichten.

— Der von Liverpool als k. und k. Generalconsuls-Stellvertreter nach London übersetzte und gleichzeitig zum Commerzkanzlei-Director bei der dortigen k. und k. Botschaft ernannte k. und k. Generalconsul Dr. Ferdinand Krapf Ritter v. Liverhof hat die Amtsgeschäfte übernommen.

— Der von Serajevo nach Tunis übersetzte k. und k. Generalconsul Dr. Svetozar Theodorović hat sein neues Amt angetreten.

— Der neuernannte k. und k. Generalconsul J. F. Berndes in Havana hat sein Amt bereits angetreten.

— Der neuernannte k. und k. Consul Theodor Neumann in Widdin ist auf seinem Dienstposten bereits eingetroffen.

— Der neuernannte k. und k. Consul W. F. Stoutz in Mobile hat die Führung der Amts-Geschäfte übernommen.

— Der k. und k. Generalconsul Georg v. Martyrt in Syra ist von seinem Urlaube zurückgekehrt und hat die Leitung der Amtsgeschäfte wieder übernommen.

Wirthschaftliche Zustände des Königreichs Sachsen, mit besonderer Berücksichtigung des Landbaues.

Leipzig. Die landwirthschaftliche Thätigkeit des Königreichs Sachsen, eines Landes mit so dichter, jährlich an Zahl wachsender Bevölkerung, die zur Befriedigung ihres Bedarfes an Lebensmitteln alljährlich grössere Zufuhren von Getreide, Fleisch etc. benöthigt, ist von hervorragender Bedeutung und verdient deshalb eine vorzugsweise Berücksichtigung.

Für Oesterreich Ungarn ist diese Approvisionirung Sachsens zugleich von besonderem Interesse, theils wegen seiner directen Betheiligung, theils weil etwaige anderweite Zufuhren nach Sachsen die ungarischen und österreichischen Eisenbahnen benützen müssen.

Aus den thatsächlichen Verhältnissen der Bevölkerung und der Landwirthschaft des Königreichs geht ausserdem hervor, dass die eigene Erzeugung von Körnerfrüchten keine Steigerung zu erwarten hat.

Seine Bewohnerzahl ist seit 1815, dem Jahre der Theilung des Landes, in stetiger Zunahme gewesen und zufolge der letzten Volkszählung am 1. December 1875 von 1,182.744 auf 2,760.586 Personen angewachsen.

Während nach dieser Richtung das Wachsthum ein constantes war, hat die bei der Land-, Garten- und Forstwirthschaft benützte Gesammtfläche eine nicht unwesentliche Verminderung erfahren.

Von dem ganzen Areale des Landes pr. 271·913 Quadratmeilen wurden in 1870 1,771.758 Acker oder nahezu zwei Drittel landwirthschaftlich ausgenützt; der eigentliche Ackerboden bedeckte eine Fläche von 1,344.474 Acker (50·3 pCt.).

Die mit 1,531.620 Hektaren berechnete Gesammtfläche im Dienste der Land-, Garten- und Forstwirthschaft umfasste laut der behufs der Grundsteuerregulirung zuerst in 1843 erfolgten und seitdem nur in 1865 einer Revision unterzogenen Aufnahmen:

	1843	1865	Zunahme	Abnahme
	Hektare		Hektare	
Feld	743.449	793.182	49.733	.
Wiesen	165 238	171.890	6.652	.
Gärten	41.731	41.731	.	.
Teiche	11.350	11.350	.	.
Weinberge	1.780	1.780	.	.
Hutungen	30.545	19.342	.	11.203
Wald	463.306	418.124	.	45.182
Zusammen	1,457.399	1,457.399	.	.

Seitdem hat die der Cultur dienende Fläche jedenfalls eine verhältnissmässig nicht unbedeutende Beeinträchtigung durch Verwendung von Areal zur Anlage von Eisenbahnen, Landstrassen etc. erfahren. Wahrscheinlich werden Wald und Hutungen bei dieser Verminderung vorzugsweise in Anspruch genommen worden sein.

Der Bestand der Staatsforste ist von 1864 bis 1873 um 7983 Hektare grösser geworden; derselbe hat sich nämlich im Interesse des klimatischen Schutzes des Landes von 156.715 auf 164.698 Hektare erhöht.

Ueber die Vertheilung des Grundbesitzes gebricht es zur Zeit noch an genügenden Nachweisen. Der consequent sich vergrössernden Bevölkerung geht selbstverständlich die entsprechende Erhöhung des Verbrauchs von Lebensbedürfnissen zur Seite.

Soweit das Land diese nicht selbst produciren kann, tritt demnach die Nothwendigkeit ein, den Ausfall durch Zufuhren von aussen zu decken. Dadurch ist eine intensivere Bodencultur geboten, welche aber auch vermehrte Arbeitskraft erfordert.

Nach den vorhandenen statistischen Erhebungen über die Vertheilung der Berufs-Classen (für die Jahre 1849 und 1871) ergiebt sich aber allenthalben eine Zunahme und nur bei der Landwirthschaft eine nicht unerhebliche Verringerung. In neuester Zeit soll sich jedoch diese Abnahme wieder etwas weniger bemerkbar gemacht haben.

Bezüglich des Verhältnisses der landwirthschaftlichen Production zur Consumtion, und in welchem Grade die erstere in dieser oder jener Richtung etwa zugenommen hat, beziehentlich zurückgeblieben ist, fehlt es an genauen Auskünften, da bei den jährlich bewirkten Ernteerhebungen nicht auch zugleich das mit den verschiedenen Früchten angebaute Areal festgestellt wurde.

Es muss daher in dieser Beziehung immer noch eine in 1865 für das ganze Land stattgefundene Ermittlung als Grundlage dienen, wornach von 793.212 Hektaren bestellt wurden: 80.049 mit Weizen, 188.872 mit Roggen, 71.374 mit Gerste, 134.884 mit Hafer, 13.870 mit Erbsen, Heidekorn und Hirse, 21.802 mit Wicken und Gemenge, 142.816 mit Klee und Gras, 118.978 mit Hackfrüchten, 14.432 mit Raps und Rübsen, 6135 mit Flachs.

Während die Frage nach Versorgung der Bevölkerung durch die eigene Production für das ganze Land nur in namhaften Einfuhren ihre Beantwortung findet, ein Verhältniss, welches Sachsen gegenwärtig mit dem Deutschen Reiche theilt, lag dieselbe noch vor 10 Jahren für einzelne Landestheile günstiger.

Den durchschnittlichen Ertrag pr. Hektare (nach Abzug von Kleie, Futtermehl etc.) in Centnern ausgedrückt, würden die Kreishauptmannschaften Bautzen, Dresden, Leipzig und Zwickau von der Bodenproduction zur menschlichen Ernährung darbieten können:

Fruchtgattung	Bautzen	Dresden	Leipzig	Zwickau
	Centner pr. Hektare			
Weizen	24·13	24·13	25·12	21·16
Roggen	24·10	24·10	25·12	21·16
Gerste	23·14	23·14	25·12	21·16
Erbsen etc.	16·12	16·12	18·10	14·14

Wenn man den jährlichen Bedarf pr. Kopf der Bevölkerung mit 460 Pfund Kornfrucht veranschlagt, lässt sich für das ganze Königreich folgende Aufstellung machen:

	Einwohnerzahl	Gesammt-Bedarf	Davon Eigene Production	Davon Fremde Zufuhr
		Centner		
1861	2,222.537	10,236.090	8,349.942	1,886.148
1864	2,337.191	10,751.079	8,349.942	2,401.137
1867	2,423.586	11,148.496	8,349.942	2,798.554
1871 . . .	2,556.244	11,758.723	8,349.942	3,408.781
1875	2,760.586	12,698.696	8,349.942	4,348.754

Für das Königreich Sachsen ist, wie für den ganzen Zollverein, die Mehreinfuhr speciell von Körnerfrüchten die Regel geworden. Mit der gewöhnlichen Anschauung,

dass die Ursache dieser Mehreinfuhr nur in der Zunahme der Bevölkerung des Landes liege, stimmt die Auffassung landwirthschaftlicher Fachmänner durchaus nicht überein. Dieselben erkennen vielmehr in den verschlechterten Arbeitsverhältnissen, welche auf eine extensivere, besonders in Vermehrung des Futterbaues auf dem Felde wahrnehmbare Bewirthschaftung des Bodens hindrängen, eine Beeinträchtigung der Körnerproduction, welche wieder in ein richtigeres Verhältniss zum Bedarfe zu bringen, im Interesse der Landwirthschaft nicht weniger, wie in dem der Gesammtbevölkerung liege.

Sie meinen ferner, eine Vervollkommnung der Verkehrsmittel, wie das sächsische Eisenbahnnetz sie ermöglicht, könne an sich auch der Landwirthschaft nur Vortheile bringen, indem dadurch der Absatz der Producte, sowie der Bezug künstlicher Dünge- und Kraftfuttermittel, landwirthschaftlicher Maschinen etc. erleichtert wird.

Auf der andern Seite knüpfen sich daran aber auch mannigfache Nachtheile, wie die Schmälerung und Vertheuerung der Arbeitskräfte durch Bahnbauten und die Nothwendigkeit der Anstellung eines zahlreichen Bahnpersonals. Nachtheile anderer Art könne aber eine ausgedehnte Vervollkommnung der Verkehrsmittel dann zur Folge haben, wenn dadurch der Absatz und Werth landwirthschaftlicher Producte auf ihrem natürlichen nächsten Markte durch die Leichtigkeit der Herbeiführung der gleichen Erzeugnisse aus einer andern, entlegenen Gegend beeinträchtigt wird, welche mit der heimischen Production in vortheilhafte Concurrenz treten, die ihnen nur durch Einführung der Differentialfrachttarife der Eisenbahnen in solchem Umfange möglich geworden ist.

Die Massenverfrachtung auf weite Entfernungen stellt sich weit niedriger als auf kurze Strecken. Beispielsweise finden sich im Jahrgang 1866 des „Amtsblattes für die landwirthschaftlichen Vereine im Königreiche Sachsen" die folgenden, schon in 1864 bestandenen Frachtunterschiede verzeichnet.

Es kosteten nämlich 100 Ctr. Getreide pr. Meile: von Leipzig nach Hof 3 Mark 48 Pfg.; von Breslau nach Leipzig 1 Mark 95 Pfg.; zum Durchgang nach Hof 1 Mark 39 Pfg.; von Pest nach Dresden 2 Mark 37·6 Pfg.; von Dresden nach Leipzig 2 Mark 51 Pfg.; von Pest nach Leipzig 1 Mark 85·4 Pfg.; von Pest nach Köln 1 Mark 78 Pfennige.

Hätten die Preise aller landwirthschaftlichen Producte in Sachsen infolge der Zunahme der Bevölkerung, Erhöhung der Arbeitslöhne und der Productionskosten überhaupt eine entsprechende natürliche Steigerung erfahren müssen, so sei dem der Einfluss der Differentialfrachttarife von ihrem Entstehen an constant entgegen gewesen.

Ihre Einwirkung spricht sich in der Gestaltung der Getreidepreise aus, welche in einer Zusammenstellung des vorerwähnten „Amtsblattes" derart nachgewiesen werden, dass sich der Durchschnittspreis von Weizen und Roggen zu Ende des Jahres 1875 nur um 20 pCt. höher als der Durchschnitt der Jahre 1836 bis 1845, ungefähr ebenso hoch wie der Durchschnitt der Jahre 1835 bis 1865 und niedriger als der Durchschnitt der Jahre 1846 bis 1865 herausstellt, trotz gesteigerter Productionskosten und stark gesunkenen Geldwerthes.

Es kostete nämlich der Centner in Dresden:

Im Durchschnitt der Jahre	Weizen		Roggen		Gerste		Hafer	
	Mark	Pfg.	Mark	Pfg.	Mark	Pfg.	Mark	Pfg.
1836 bis 1845	8	20	6	25	5	40	5	.
1846 „ 1855	10	80	8	5	7	20	6	10
1856 „ 1865	10	50	7	70	6	80	6	30
1846 „ 1865	10	65	7	85	7	.	6	20
1836 „ 1865	9	50	7	35	6	15	5	80
Zu Ende 1875	9	80	7	50	8	.	8	20

Aber nicht blos durch die Concurrenz östlicher Länder wird die landwirthschaftliche Production Sachsens in ihren Erträgnissen beeinträchtigt, auch vom Westen her kommen zeitweise concurrirende Zufuhren von Mehl und Mahlproducten nach Sachsen.

Frankreich erhebt noch 60 Centimes Eingangszoll für Getreide, die aber beim Export von Mehl nach Deutschland zurückvergütet werden. Die französischen Mühlen kaufen daher in südlichen und westlichen französischen Häfen zur Versorgung des wenig Körnerfrüchte bauenden südlichen Frankreich Getreide, das in den seltensten Fällen wieder exportirt wird.

Die über diese Getreidemengen empfangenen Certificate werden an der Pariser Börse von den Mühlen der viel Getreide bauenden nördlichen Departements gekauft und bei dem Export ihres französischen Mehles nach Deutschland wieder verwerthet.

Auch Holland wird es durch seinen Eingangszoll von 40 Cts. pr. 100 Kilo Mehl ermöglicht, über die ihm zollfreie offene Grenze nach Deutschland zu exportiren, weil den holländischen Mühlen vermöge der Wasserfracht öfter der Bezug billigen Getreides gelingt.

Die Mühlenindustrie in Sachsen und mittelbar dadurch die sächsische Landwirthschaft wird jedoch von diesen sie benachtheiligenden Verhältnissen nur seltener und dann immer blos auf kurze Zeit betroffen.

Was den Fleischverbrauch betrifft, so verdient das Königreich Sachsen als ein nicht gering zu achtender Markt die Aufmerksamkeit der Schlachtvieh exportirenden Länder.

Der eigene Viehstand des Landes betrug nach der Zählung vom Jahre 1875 674.074 Rinder und 301.091 Schweine.

Die Zahl der als Schlachtvieh versteuerten Schweine allein war 454.415; nach Centnern gerechnet, betrug der Consum von Schweinefleisch 769.755 Ctr.

Die Anzahl der zur Schlachtung gekommenen Rinder ist nicht bekannt; der Verbrauch von Rindfleisch betrug in 1871 534.482 Ctr. Hiernach kann also der Fleischbedarf dieses Landes nicht ohne wesentliche Zufuhren von aussen gedeckt werden, und thatsächlich bilden insbesondere ungarische und walachische Schweine auf den wochentlichen Fettviehmärkten in Dresden und Leipzig eine regelmässige Erscheinung.

Da bei dem inländischen Viehstande im Verhältniss zur Bevölkerung keine Vermehrung, sondern eine fortschreitende Abnahme eingetreten ist, so lässt sich wohl annehmen, dass bei dem im Allgemeinen gesteigerten Fleischverbrauche die Zufuhren vom Auslande her in immer grösserem Masse stattfinden werden.

Die Währungsfrage in den Niederlanden.

Amsterdam. Unter all den Währungskrisen, welche die Finanzgeschichte aus den letzten zwei Jahrhunderten (von 1708, 1774, 1797, 1816 und 1847) nachzuweisen hat, war keine zu einer so ernsten allgemeinen Bedeutung gelangt, wie sie unserer gegenwärtigen Münzfrage zukommt. Sie waren alle mehr oder weniger auf gewisse Länder und kürzere Zeitperioden beschränkt, minder acut und somit auch ohne allzu schwere Opfer bald wieder überstanden, während die Bewegungen der Edelmetalle, die auf unserer Gegenwart so schwer lasten, allmälig den ganzen Weltverkehr in Mitleidenschaft gezogen und ungeachtet ihrer längeren Andauer von nunmehr vollen neun Jahren noch immer zu keinem Abschluss geführt haben.

Indessen hat die Praxis namentlich in den letztverflossenen paar Jahren so manche Erscheinungen zutage gefördert und Erfahrungen an die Hand gegeben, welche zu einer ruhigeren Beurtheilung der Lage und in einigen Staaten zu legislativen Massregeln führten, die man als einen entschiedenen Fortschritt in der Frage bezeichnen kann.

Es gilt dies namentlich von den Verfügungen, welche für die Niederlande und deren indische Colonien während der jüngsten Periode Gesetzeskraft erlangten. Sie erscheinen als erste Schritte im Bereiche der neuen Münzgesetzgebung um so mehr von hervortretender Bedeutung, als sie nicht nur für die eigenen Ländergebiete eine entsprechende Regelung herstellten, sondern schon durch ihre Genesis und ihr Zustandekommen auch für den allgemeinen Standpunkt zu einer besseren Orientirung dienten, und ebenso für die endliche Entscheidung dieser Weltfrage von wesentlichem Einflusse sein dürften.

Was diesen Gesetzen an Discussionen in Fachkreisen wie in der Presse vorangegangen, und was hierüber in den Generalstaaten verhandelt und beschlossen wurde, zeugt von einer so praktischen Beurtheilung und glücklichen Behandlung, dass es für die weitere Klärung der Meinungen nur von Nutzen sein kann, die verschiedenen Phasen der niederländischen Währungsbewegungen in ihrer allmäligen Entwicklung darzulegen und die wichtigeren Momente derselben hervorzuheben.

Anfängliche Zustände von 1868—1872.

Die ersten Anfänge der Gold- und Silberbewegungen von Ende 1868, wo die stärkeren Ablieferungen der amerikanischen Silberminen eintraten, hatten das Geldwesen der Niederlande förmlich unberührt gelassen, und selbst noch in der weiteren Folge, nachdem gegen Ende des Jahres 1869 die nordamerikanischen Freistaaten den ausschliessenden Gold-Standard angenommen hatten, und bis zu Ende des Jahres 1870 erhielten sich hier die Devisenpreise auf ihrer gewohnten Stufe.

So war beispielsweise der Preis für 1 Pfund Sterling im Jahre 1865 durchschnittlich 11·85½ und von da ab bis Ende 1871 im Durchschnitte der sechs Jahre 11·80 holl. Courant, und auch in dem übrigen Geldverkehr waren bis dahin keine eigentlichen Störungen zu bemerken.

Diese zeigten sich erst mit Anfang des Jahres 1872, wo die französischen Kriegs-Milliarden in Zug geriethen und auf alle Geldplätze der Welt ihre Nachwirkung äusserten.

Die abnorme Deplacirung der Metallwerthe hatte, wie in England, Frankreich, Belgien und andern Staaten, so auch für die Niederlande ein Ausströmen des Goldes und starken Zufluss von Silber zur Consequenz, welche Verhältnisse auch in der weiteren Folge durch die grossen Goldankäufe der deutschen Regierung sich fort und fort in dem Masse steigerten, als diese Operationen förmlich in stetem Gange erhalten wurden.

Gegen derlei abnorme Erscheinungen hatte die Erfahrung bisher noch keine Mittel und Wege an die Hand gegeben, und auch die Wissenschaft selbst war um Abhilfe um so mehr verlegen, als man sich über die wahren Ursachen der Störungen bei den complicirten Verhältnissen der Constellation nicht im Klaren befand.

Denn nebst den Bewegungen der Kriegs-Milliarden hatte auch die reichlichere Silberproduction auf den Geldmarkt eingewirkt, und hierin spalteten sich nun die Meinungen, welche sich allmälig mehr und mehr dahin aussprachen, dass man es mit einer Ueberproduction von Silber zu thun habe.

Zu den Parteien, welche dieser Ansicht folgten, zählten viele der ersten National-Oekonomen und Financiers, welche zenge der damaligen Publicistik nunmehr mit aller Entschiedenheit für das ausschliessende Gold eintraten.

Allein die niederländischen Finanzkreise wollten sich dieser Richtung nicht so rasch überlassen. Man war noch lange nicht von der Triftigkeit der Gründe überzeugt, durch welche ein Aufgeben des Silbers empfohlen werden wollte, und glaubte vor einem solchen Schritte die Verhältnisse noch eingehender prüfen zu müssen.

In guter Erinnerung war ja noch die Periode 1846 auf 1847, wo nach Entdeckung der californischen Goldfelder eine überströmende Production des Goldes gewärtigt und sonach dessen allmälige Entwerthung als unvermeidliche Eventualität vorausgesetzt worden war.

Unter dem Einflusse der damaligen Constellationen hatten die Niederlande eben im Jahre 1847 die einfache Silberwährung angenommen, und mit dieser System-Aenderung ein Opfer gebracht, welches nach den Werthverhältnissen jener Zeit dem Staate grosse Summen kostete und sich überdies auch als vollkommen überflüssig erwies, da die befürchtete Entwerthung des Goldes eben keine bleibende Thatsache geworden ist.

Diese Erfahrungen mussten zur Vorsicht stimmen, und so wurde im October 1872 eine

Staats-Commission ad hoc

eingesetzt, welche sich mit dem Gegenstande unter Beiziehung von Fachautoritäten eingehend zu befassen und der Regierung über die Lage ihr Gutachten abzugeben hatte.

Nach sorgfältigsten Erhebungen und Prüfung der verschiedenen Parteistandpunkte erstattete die Commission ihren Vortrag, nach welchem sich die Majorität der Commissionsmitglieder für die Einführung der Doppelwährung erklärte, während die Minorität derselben, wie eine Fraction in den Generalstaaten und nicht minder auch einige Mitglieder des Cabinets, der ausschliessenden Goldwährung zuneigten.

Es waren mithin die Ansichten zu wenig geeinigt und überdies die Voraussetzungen, ob Deutschland das ausschliessende Gold definitiv wählen werde, noch zu unsicher, als dass man einen entscheidenden Schritt in der Frage hätte wagen wollen; und so blieb der Status quo bis auf weiters beibehalten.

Als jedoch hierauf das Gold mit Gesetz vom 9. Juli 1873 in Deutschland definitiv zur Einführung gekommen war, als auch Schweden und Norwegen und Dänemark die Goldkrone als Standard angenommen hatten und die Bewegungen des Goldes sich ernster und nachhaltiger zeigten, zum Nachtheil der Silberpreise, welche fortan empfindlicher zurückgingen, und als demzufolge die Meinung für das Gold allmälig mehr und mehr an Boden gewann, glaubte die Regierung dem Drange der allgemeinen Strömung folgen zu müssen, und es wurde vom Finanzminister van Delden am 31. October 1873 in den Generalstaaten ein

Gesetzentwurf zur Einführung des ausschliessenden Goldes

eingebracht, wodurch Zehn- und Fünfgulden-Goldstücke als Landes-Standardmünzen angenommen und die coursirende Silbermünze von 2½ und 1 fl. gleich dem Kupfer-Gelde als Scheidemünze erklärt werden sollten.

Man befand sich eben in einer Periode, wo die Agitation zu Gunsten des Goldes namentlich in Deutschland am kräftigsten auftrat und sich um so lebendiger entwickeln konnte, als die Entwerthung des Silbermaterials auf den Geldplätzen der Welt das Vertrauen in dasselbe ernsthaft erschütterte und eine Rehabilitirung des Silbers für die weitere Folge förmlich in Frage gestellt schien.

Die Regierung hatte es nun mit ganz extremen Verhältnissen zu thun, wie sie im Geldwesen der Niederlande nie mit solchem Ernste vorgekommen waren; das Pfund Sterling Gold (in der Handels-Parität = 12 fl. niederländ. Courant) war bereits auf

12·16, der Thaler preuss. Conrant (in der Handels-Parität = 1·75 niederländ. Courant) bis auf 1·82 gestiegen, und bei den stetig fortlaufenden Goldoperationen Deutschlands liess sich über die weitere Folge um so schwerer eine Beruhigung gewinnen, als das Gold im gesammten Weltverkehr allmälig zur Rechnungsbasis geworden war.

Demungeachtet aber zeigte sich bei Behandlung des Gesetzentwurfs eine starke Partei in den Generalstaaten wie ausserhalb derselben, welche gegen das beantragte Gesetz in Opposition trat, und dasselbe aus Gründen der Praxis als inopportun zu bekämpfen trachtete.

Man machte gegen dasselbe geltend, dass die Lage, weil so ganz anomal, eine definitive Entschliessung nicht gestatten könne; man bemerkte, es seien die Cours-Unterschiede von Gold und Silber mittlerweile lange nicht so weit auseinander gegangen, wie man es seinerzeit als unvermeidlich bevorstehend angesagt hatte, die Silber-Werthe hätten sich sogar, wenn auch nicht beträchtlich, so doch zeitweilig um etwas gebessert; es sei die Hoffnung auf weitere Besserung nicht von vornherein auszuschliessen, da die Productionsverhältnisse der beiden Edelmetalle, wie sie thatsächlich constatirt seien, an und für sich mit den Störungen des Geldverkehrs in keinem ursächlichen Zusammenhang stünden; es sei der Goldbedarf zwar um jenen Deutschlands vermehrt, aber auch der Silberbedarf noch nicht als verfallen zu betrachten; es wären die Bewegungen der Kriegscontributions- und Anlehensgelder für die ganze Geldcirculation noch zu empfindlich und aufregend, um über die eigentliche Lage ein richtiges Urtheil zuzulassen.

Weiters wurde auch der fortwährend starke Bedarf von Silbermünzen für die eigenen Colonien, wie für den asiatischen Verkehr, und ebenso die Nothwendigkeit geltend gemacht, mit den Colonien zu Einem Münzsystem zu gelangen.

Diesen Gründen erlag nun der Antrag, das Gesetz wurde abgelehnt, und statt dessen die

Sistirung der Privat-Silberausmünzung,

welche bereits mit Beschluss vom 27. Mai 1873 provisorisch verordnet war, bis auf weiters verfügt.

Diese Massregel hatte zur Folge, dass Silber, weil nicht ausmünzbar, in seiner börsemässigen Entwerthung nicht mehr als Deckung für Ankäufe von Gold und Golddevisen dienen konnte, wie dies bis dahin der Fall gewesen.

Hiemit war also auch die unnatürliche, lediglich auf den Goldabzug berechnete Concurrenz in den Golddevisen hintangehalten, und letztere konnten fortan gleich jeder andern Waare ihrer freien, natürlichen Bewegung folgen.

Es war damit zugleich dem Einströmen fremder Silbermünzen wirksam begegnet, und der inländische Silbermarkt dadurch vor unverhältnissmässigen Ausboten gesichert, indem sich das fremde Silber als Material nach jenen Taxen und Plätzen zu richten hatte, wie sie sich rechnungsmässig von selbst empfahlen.

Die Verfügung, welche von den Generalstaaten zur Beherrschung der Verhältnisse somit beschlossen wurde, hatte, wie sich bald deutlich zeigte, ihre gute Wirkung. Dennoch würde sie, wie man nach Erfahrungsgrundsätzen annehmen kann, kaum ausreichend gewesen sein, hätte nicht ein anderer Factor mitgewirkt, welcher in den Währungssystemen bisher nur allzu wenig in Anschlag gebracht wurde, nämlich die Verkehrs- und Handelsbilanz des Landes.

Diese war nun in den Niederlanden, wie mehr oder weniger alljährlich, so auch in den letzten Jahren bedeutend activ, daher denn auch die Remboursements fort und fort reichlich einkamen. Da es unter den gegebenen Verhältnissen nicht mehr rentabel war, die Verbindlichkeiten mit Silber zu decken, so langten die Zahlungen durchwegs in Devisen ein, die von da ab an den Börsen zu Amsterdam und Rotterdam in dem

Masse andauernd reichlich vorhanden blieben, als das Land auch für auswärtige Staats- und Privatfonds jährlich höchst bedeutende Renten- und Capitalssummen bezieht, wofür die Deckung zum weitaus grössten Theile gleichfalls in fremden Devisen einfliesst.

Unter Mitwirkung dieser geschäftlichen und rein wirthschaftlichen Momente erschienen Goldwechsel nunmehr an den Börsen in grösserer Zahl und wurden flüssiger realisirt; die Course der Golddevisen ermässigten sich demnach allmälig auf ein entsprechendes Niveau, ja bald sanken sie sogar weit unter Handels-Parität herab.

So war beispielsweise der Vista-Cours für 1 Pfund Sterling bereits im Januar 1874 auf durchschnittlich 11·82½ niederländ. Courant herabgegangen, von da ab bis gegen Ende 1875 andauernd unter Parität und während dieser Periode in den Monaten März und April 1875 zu 11·67, resp. 11·68 notirt.

Ebenso war der Thaler preuss. Courant auf 1·71 niederländ. Courant zurückgegangen, und somit eine Werthrelation constatirt, nach welcher die Landes-Silber-Werthe gegen die Golddevise einen Vorsprung von vollen zwei Percent ergaben.

Die Constellation für den Niederländer Silbercourant hatte sich nun in der Frist von kaum anderthalb Jahren vortheilhaft gewendet, ja vollends umgekehrt, und das, was wohl kein Financier und kaum irgend ein System jemals als mögliches Ereigniss vorausgesetzt haben mag, war zu einer Thatsache geworden, die übrigens nicht als ephemere Conjunctur eintrat, sondern sich ernstlich etablirte und eine Lage schuf, welche direct für den niederländisch-internationalen Verkehr massgebend wurde, und indirect auch auf den bankmässigen Geldumsatz im Allgemeinen einen nicht zu verkennenden Einfluss gewann.

Zu den billigen Coursen auf London und andere Goldplätze konnte nun Gold reichlich herangezogen werden, ja es musste, so zu sagen, aus einer inneren Nothwendigkeit einfliessen, da das Ausland reelle Verbindlichkeiten zu begleichen hatte, welche unter allen Umständen abgetragen werden mussten, und zu deren Bedeckung eben kein minder theueres Zahlungsmittel zur Verfügung stand. Am wenigsten konnte man hiezu den Niederländer Courantwechsel wählen, da dieser den bemerkten Verhältnissen zufolge im Auslande zu wenig vorhanden und eben darum nur zu hohen Preisen zu beschaffen war.

Je mehr nämlich die fremden Devisen an den niederländischen Börsen zurückgingen, um so höher stellte sich consequenterweise der Niederländer Courant auf den Plätzen des Auslandes. Damit wurde eigentlich mehr erreicht, als man erwartet und gewünscht hatte, und es lag nun darin ein Moment, welches gegen die bisherige Regelung nicht so ganz ohne Grund geltend gemacht wurde.

Denn, mag ein guter, und selbst ein hoher Cours des einheimischen Wechsels für das eigene Land auch unzweifelhaft von Vortheil sein, so hat dies im internationalen Handel doch eine gewisse Grenze, die sich zwar nicht von vornherein bezeichnen lässt, wohl aber leicht und unversehens überschritten ist.

Im Allgemeinen zieht man ja einen gut nivellirten Ausgleichungscours und eine feste Haltung des Handelspapiers allen übrigen Chancen vor, und so liess man sich durch die höheren Taxen der eigenen Devise nicht so vollends gewinnen; im Gegentheil begann man bald in Finanzkreisen, Handelscorporationen, wie in der Presse auf diese Verhältnisse aufmerksam zu machen.

Die Handelskammern, namentlich jene von Amsterdam und Rotterdam, richteten in dieser Hinsicht Adressen an die Regierung, in welchen die Besorgniss Ausdruck fand, es könnte sich das Ausland durch den hohen Stand des Niederländer Courant-Wechsels doch entmuthigen lassen und eventuell in gewissen Handelsartikeln vom Lande sich abwenden, um andere Provenienzplätze aufzusuchen, wo billigere Deckungsmittel zu Gebote stünden.

Man wies biebei auf die Nothwendigkeit hin, das Gold als standardmässiges Zahlungsmittel heranzuziehen, in welcher Eigenschaft es den richtigen Ausgleich zwischen den Metallwerthen vermitteln und für die Handelsrechnung entsprechendere Verhältnisse herbeiführen könnte.

Diese Wendung der Lage erscheint für den finanzwissenschaftlichen Standpunkt der Währungsfrage von besonderem Interesse; denn man hatte nun aus den Wirkungen des ausschliessenden Silbers im eigenen Lande, bei gleichzeitiger Handhabung des ausschliessenden Goldes in den Nachbarstaaten, die Erkenntniss geschöpft, wie sehr beide Strömungen, sowohl jene des Goldes wie die des Silbers, zu extremen Erscheinungen führen können.

Diese Erkenntniss rief nun bald in den Ansichten der verschiedenen Parteien, insoweit diese eben nicht einer extremen Richtung angehörten, eine entschiedene Wandlung hervor, durch welche die Meinung für das Gold auf ein richtigeres Mass eingeschränkt wurde.

Die Anhänger der Silberwährung konnten mit vollem Rechte auf den Erfolg hinweisen, welcher dargethan, dass die Entwerthung des Silbers keine allgemeine und auch keine absolute, sondern nur eine relative sei; dass Silber unter gegebenen Verhältnissen sich gut, ja mit Vortheil zu behaupten vermag.

Doch ebenso mussten dieselben erkennen, dass das Silber in seiner exclusiven Handhabung den Verkehr unter den herrschenden Umständen nicht ganz befriedigt habe; anderseits aber konnten sich die Anhänger der Goldwährung den gemachten Erfahrungen nicht verschliessen, und mussten die Macht des Silbers um so mehr zugestehen, als sich dasselbe im Lande nicht nur rehabilitirt, sondern sogar über den Werth des Goldes gehoben hat.

In so geänderter Lage sah man sich beiderseits genöthigt, vom Parteistandpunkte möglichst abzusehen und einen Mittelweg zu wählen, der zu einer richtigeren Situation führen, aber die Zukunft nicht präjudiciren sollte; und mit dieser Tendenz vereinigte sich nun eine entsprechend starke Majorität, durch deren Zusammenwirken das sogenannte

Gold- und Silbergesetz vom 6. Juni 1875

zu Stande kam. Bei Behandlung dieser Vorlage in den Generalstaaten wurde der gemeinsame Vorbehalt vereinbart, dass mit dem Gesetze weder die Anerkennung der Doppelwährung beabsichtigt sei, noch auch die definitive Einführung des Goldes ausgesprochen werden wolle; und in diesem Sinne ist auch mit dem I. Artikel des Gesetzes die Bestimmung getroffen, dass „neben den silbernen Standardmünzen auch das Goldstück à 10 fl. als Standardmünze Geltung erhalte“.

Gleichzeitig wurde im VII. Artikel bestimmt, dass die Revision des ganzen Gesetzes vor 1. Januar 1877 erfolgen müsse, wodurch sich eben der provisorische Charakter der Verfügung ausdrückte.

Die Aufnahme des Goldes als gesetzliches Zahlungsmittel konnte weder bei der Regierung, noch in den Generalstaaten zu Bedenken Anlass geben, denn einerseits lag sie in den eigentlichen Bedürfnissen des Verkehrs, und anderseits war damit weder dem Staatsschatz, noch dem Lande irgend ein Opfer auferlegt, da eben ein genügender Goldschatz, welcher den früher erwähnten Verhältnissen zufolge erworben wurde, zur Verfügung stand, und sonach die Anschaffungskosten für Goldmaterial ganz ausser Betracht bleiben konnten.

Das Gesetz war mit 1. Juli 1875 in Wirksamkeit getreten; der Einfluss desselben auf den Geldverkehr blieb andauernd gut, und der Handel hatte damit erreicht, was bei Einbringung und Votirung der Vorlage massgebend gewesen, nämlich einen entsprechenden Ausgleich der Devisencourse, die sich beispielsweise für Livre Sterling

von August 1875 ab allmälig auf 11·93, bis Ende des Jahres 1875 auf 12·02 im Monatsdurchschnitte gestellt hatten, während der Niederländer Courant (Handels-Parität 170 deutsche Reichsmark) beispielsweise auf deutschen Plätzen zu 169·20 bis 169·50 und später zu 169·80 zu beschaffen war. Der Wechseldiscont hielt sich fortan unverändert auf 3 pCt.; Geld war fortwährend reichlich vorhanden und die National-Bank mit Metallschatz vollauf dotirt.

An und für sich beurtheilt, zeigten sich die geschaffenen Zustände als so eminent günstig, dass die strengsten Anforderungen eines gut geordneten Geldwesens vollständig erreicht erschienen. Allein die Unsicherheit, welche in der übrigen Welt über die endliche Austragung der Währungsfrage und namentlich über das endliche Schicksal des Silbers nach wie vor bestand, gab den Anhängern des Goldes bei all den verschiedenen Ereignissen, wie sie auf auswärtigen Geldplätzen vorkamen, häufig Anlass und Mittel an die Hand, um auf Einführung des ausschliessenden Goldstandards zu dringen, und je näher der vorbemerkte Revisionstermin herankam, desto thätiger wurde man in dieser Richtung.

Zahlreich zeigten sich die Adressen, und selbst Gutachten von Handelskammern langten bei der Regierung ein, welche den Uebergang zur reinen Goldwährung als unerlässlich empfahlen; und da auch im Cabinet eine unverkennbare Neigung für das Gold vorhanden war, so kam hierauf die

Gesetzesvorlage vom 10. Mai 1876 zur Einführung des ausschliessenden Goldstandards

zu Stande, durch welche das Silber demonetisirt und dagegen Gold in Münzen zu 10 fl. (der Prägung vom 1. Juli 1875) und zu 5 fl. (neuer Prägung) zum ausschliessenden Standard erhoben werden sollte. Die alten Holländer Ducaten, einfache und doppelte, sollten als Handelsmünze fernerhin Geltung behalten und Silber in Stücken zu 2 und 1 fl., zu 25, 10 und 5 Cents bis zur Concurrenzsumme von 40 Mill. Gulden geprägt werden, und gleich dem bestehenden Kupfergeld als Scheidemünze Cours erhalten.

In dem betreffenden Motivenberichte bemerkte Finanzminister van der Heim, dass das Silber, nachdem es in Deutschland ausser Cours gesetzt sei, eine bedeutende, und vielleicht auch bleibende Werthverminderung erlitten habe, welche den Wechsel-Coursen nachtheilig werden könne.

Der Minister anerkannte ausdrücklich, dass die Wechselcourse namentlich bis Ende 1874 zwar vor Nachtheilen bewahrt und auch fortan befriedigend geblieben; dass die Vorkommnisse im niederländischen Verkehr sich nicht ungünstig zeigen; dass in den allgemeinen Geldverhältnissen des Landes zwar keine krankhaften Erscheinungen zu constatiren seien; dass die Silbercirculation zu keinen Beschwerlichkeiten geführt habe; dass belangreiche Schätze Geldes aus dem Auslande eingeflossen seien, daher auch ein Goldvorrath von 86 Mill. Gulden zur Verfügung stehe; dass jedoch, so günstig sich alle diese Verhältnisse auch darthäten, über die Zukunft keine Beruhigung bestehen könne, insolange das einen geringeren Werth besitzende Silber im Umlaufe bleiben würde.

Der Minister empfahl die Vorlage den Generalstaaten zur dringlichen Behandlung, indem er bemerkte, es könne damit der Ablauf der Silberenquête, welche eben damals in England thätig war, nicht abgewartet werden, da die Lösung der Währungs-Frage für die Niederlande keinen weiteren Aufschub mehr zulasse.

Die Gesetzesvorlage wurde auch unverzüglich in Berathung genommen und dem Münzgesetz-Ausschusse zur Prüfung zugewiesen, und bald darauf erfolgte auch seitens des Colonialministers die

Gesetzesvorlage vom 2. Juni 1876 zur Regelung des Münzwesens in den niederländischen Colonien,

durch welche das Goldstück zu 10 fl. (der Prägung vom 1. Juli 1875) und das Goldstück zu 5 fl. (neuer Prägung) neben den bisherigen Silberstandardmünzen von $2\frac{1}{2}$, 1 und $\frac{1}{2}$ fl. als Standardmünzen eingeführt werden sollten.

Auch diese Vorlage wurde demselben Ausschusse zugewiesen, bei welchem sich der früher bemerkte Gesetzentwurf vom 10. Mai 1876 zur Prüfung befand, da beide Vorlagen nur in ihrem Zusammenhange und in ihrer gegenseitigen Beziehung zu beurtheilen wären.

Aber gerade hierin zeigten die beiden Entwürfe keine Uebereinstimmung der Grundprincipien; denn, während nach dem Entwurfe vom 10. Mai 1876 für das Mutterland das ausschliessende Geld beantragt war, sollte nach der Vorlage vom 2. Juni 1876 für die Colonien Gold und Silber zur Einführung kommen.

Die Münzeinheit zwischen Mutterland und Colonien, die, man kann es sagen, von allen Parteien stets angestrebt wurde, schien durch die ministerielle Vorlage ganz in Frage gestellt, und aus diesen, wie aus andern später zu erörternden Gründen brachte der Ausschuss in seinem Berichte vom 13. Juli 1876 gegen beide Entwürfe so gewichtige Bedenken vor, dass die Regierung sich veranlasst fand, beide Vorlagen zurückzuziehen und neue Gesetzesentwürfe auszuarbeiten, in welchen dem anerkannten Silberbedarfe des Landes Rechnung getragen werden sollte.

Bald nach Eröffnung der Session am 25. October 1876 überreichte die Regierung in den Generalstaaten die

Modificirte Gesetzesvorlage zur Annahme des Gold- und Silber-Standards für das Mutterland mit facultativer Einziehung und Demonetisirung des Silbers

und einen ganz identischen Gesetzentwurf für die niederländisch-indischen Colonien.

Die hauptsächlichen Bestimmungen, durch welche eben der Charakter des Gesetzes bezeichnet wird, sind in den Artikeln 1, 13 und 28 niedergelegt, welche folgendermassen lauten:

„Art. 1. Standardmünzen sind nebst den silbernen, wie letztere mit Gesetz vom 26. November 1847 bestimmt wurden, folgende Geldmünzen: das Stück von 10 Gulden und das Stück von 5 Gulden."

„Art. 13. Es steht Jedermann frei, goldene Standardmünzen wie die goldenen Handelsmünzen (einfache und doppelte Holländer Ducaten) in der Reichsmünzanstalt prägen zu lassen, insofern die Ausmünzung für Rechnung des Staates dies nicht verhindert. Silber-Standardmünzen werden für solange nicht ausgemünzt, als nicht hierüber im Wege der Gesetzgebung nähere Bestimmung getroffen sein wird."

„Art. 28. Der Finanzminister ist ermächtigt, einen Theil der silbernen Standard-Münzen einzuziehen, einschmelzen zu lassen und in Barren zu veräussern, und ebenso ist er ermächtigt, Gold anzukaufen und in Standardgold ausmünzen zu lassen."

In diesen hauptsächlichen Bestimmungen wurde nun das Gesetz von den verschiedenen Parteien in den Generalstaaten ernstlich angefochten, da es für die Anhänger des Goldes nicht weit genug ging, während die Silberfreunde die Zukunft des Silbers dadurch als gefährdet, ja durch die Zuerkennung einer facultativen Demonetisirung als gänzlich preisgegeben erkannten.

Bei den Verhandlungen in der zweiten Kammer erreichten die Anhänger des Silbers insofern einen Vortheil, als es ihnen gelang, ein Amendement zur Beschränkung der Standard-Goldmünze auf das Zehngulden-Goldstück durchzubringen, wodurch dem Golde im nationalen Verkehr gewissermassen engere Grenzen gezogen wurden.

Die Silberpartei erreichte mit diesem Amendement einen unläugbaren Fortschritt, der auch von Seite der Goldfreunde offen erkannt wurde, aber nicht verhindert werden konnte, da unter ihnen nicht volle Uebereinstimmung der Ansichten bestand. Denn, während die Mehrzahl derselben die Demonetisirung des Silbers als definitiv ausgesprochen wissen wollte, äusserten sich einige Anhänger der Goldpartei über den Verfall des Silbers minder ängstlich und selbst geneigter, dem natürlichen Verlaufe der Metallbewegung zu vertrauen.

Die Goldpartei erreichte übrigens, dass Artikel 1 unter Ausschliessung des Fünfgulden-Goldstückes mit 34 gegen 25 Stimmen angenommen wurde. In ähnlichem Stimmenverhältniss (34 gegen 27, resp. 33 gegen 28) fanden dann auch die früher bemerkten Artikel 13 und 28 und damit die ganze Vorlage bei der zweiten Kammer Annahme.

Allein schon die geringen Majoritäten von 9, 7, resp. 5 Stimmen, mit welchen die erwähnten Hauptartikel des Gesetzes votirt wurden, liessen für die weitere Behandlung desselben in der ersten Kammer der Generalstaaten ernstere Debatten voraussetzen, die auch nicht ausblieben, und schliesslich zur Ablehnung der ganzen Gesetzes-Vorlage führten.

Die Meinung für das Silber war eben im Laufe der Zeit durch die Erfahrungen des praktischen Verkehrs im Allgemeinen eine entschieden bessere geworden; die Schwierigkeiten, mit denen das deutsche Goldsystem fortwährend zu kämpfen hat, die gegen Ende des Jahres 1876 eingetretene Besserung der Silberpreise, und namentlich die silberfreundlichen Bestrebungen Amerika's hatten dazu beigetragen, das Vertrauen, welches man in die bisherigen Münzzustände des Landes zu setzen gewohnt war, von neuem zu ermuthigen.

Je mehr man über die Productionsverhältnisse der Edelmetalle ins Klare gekommen war, und je gründlicher man aus den Erscheinungen der einstigen Goldpanik (1846—1850) und den Vorkommnissen der neuen Silberkrisis zu erkennen hatte, wie wenig die positiven Resultate der Production geeignet wären, den definitiven Verfall des Silbers als nothwendige Consequenz herbeizuführen, um so mehr schien sich dieses Vertrauen auch durch die wirkliche Lage der Edelmetallproduction rechtfertigen zu wollen.

In dieser Hinsicht möge hier über die gesammte Gold- und Silbergewinnung der Erde von 1852—1876 eine summarische Uebersicht folgen, in welcher auch jene Silberrimessen verzeichnet sind, welche aus europäischen Häfen nach Asien verschifft worden sind.

Jahr	Production Gold	Silber	Zusammen	An Silber wurde aus Europa nach Asien remittirt
	Pfund Sterling			
1852—1858 (jährlicher Durchschnitt)	28,750.000	8.124.000	36,874.000	8,552.000
1859	24,970.000	8,150.000	33,120.000	16,350.000
1860	23,850.000	8,160.000	32,010.000	10,800.000
1861	22,760.000	8,540.000	31,300.000	8,860.000
1862	21,550.000	9.040.000	30,590 000	14,600.000
1863	21,390.000	9,840.000	31,230.000	15,130 000
1864	22,600.000	10,340.000	32,940.000	16,855.000
1865	24,040.000	10,390.000	34,430.000	9,740.000
1866	22,220.000	10,145.000	34,365.000	7,070.000
1867	22,805.000	10,845.000	33,650.000	2,050.000
1868	21,945.000	10.045.000	31,990.000	3,560.000
1869	21,245.000	9,500.000	30,745.000	6,560.000
1870	21,370.000	10,315.000	31,685.000	2,220.000
1871	21,400.000	12,210.000	33,610.000	3,900.000
1872	19,910.000	13,050.000	32,960.000	6,530.000
1873	19,240.000	14,050.000	33,290.000	3,470 000
1874	18,150.000	13,500.000	31,650.000	7,770.000
1875	19,500.000	14.200.000	33,700.000	4,540.000
1876 (annähernd)	18,000.000	13,700.000	31,700 000	10,914.000

An der hier nachgewiesenen Silberproduction betheiligten sich die Vereinigten Staaten von Amerika in nachstehender Weise:

Jahr	Pfd. Strlg.	Jahr	Pfd. Strlg.
1859	20.000	1868	2,400.000
1860	30.000	1869	2,400.000
1861	400.000	1870	3,200.000
1862	900.000	1871	4,600 000
1863	1,700.000	1872	5,750.000
1864	2,200.000	1873	7,150.000
1865	2,250.000	1874	7,200.000
1866	2,000.000	1875	9,000.000
1867	2,700.000	1876	7,700.000

Aus den statistischen Details der Silberproduction ergiebt sich weiters, dass ausser den Vereinigten Staaten alle übrigen Länder der Erde während der gleichen Periode eine allmälige Abnahme ihrer Silberproduction erfahren haben.

Noch in 1852—1867 erreichten die bezüglichen Ablieferungen im jährlichen Durchschnitt 8,100.000 Pfd. Strlg., verminderten sich von da an auf 7,115.000, 6,900.000 und 6,300.000 Pfd. Strlg., sind aber im Jahre 1875 bis auf 5,200.000 Pfd. Strlg. zurückgegangen.

Diesen thatsächlichen Verhältnissen gegenüber konnte man der reichlicheren Ausbeute der nordamerikanischen Silberminen nicht jene Bedeutung zuerkennen, welche ihr seitens der Goldfreunde vindicirt werden wollte. Die Erfahrungen aus der früheren Finanzperiode (1846—1850) hatten übrigens, wie bereits erwähnt, über die stete Wandelbarkeit der Edelmetallgewinnung richtiger urtheilen lassen, und nach den

jüngsten Ereignissen praktisch erwiesen, dass Aenderungen in den Werthproportionen weit weniger durch die Productionsverhältnisse von Gold und Silber, als durch die menschlichen Entschliessungen bedingt waren.

Denn, wie sich in der bemerkten Periode ungeachtet einer stärkeren Gold-Production das Verhältniss von Gold zu Silber fast stetig auf 1 : 15·798 forterhielt, und mit kaum nennenswerthen Variationen sich bis 1867 noch auf 1 : 15·570 behaupten konnte, so blieb dieses Verhältniss auch in der späteren Periode von 1867 ab förmlich unverändert, obwohl die nordamerikanischen Minen eben zu jener Zeit, so zu sagen, urplötzlich mit grösseren Silberablieferungen von jährlich 2 bis 5 Mill. Pfund Sterling auf dem Geldmarkte erschienen waren.

Hätte nun die reichlichere Silberproduction der nordamerikanischen Minen an und für sich auf das Verhältniss von Gold zu Silber nothwendigerweise einwirken müssen, dann wäre die Wirkung unfehlbar schon vom Jahre 1865 ab empfindlicher eingetreten; allein das Verhältniss blieb fort und fort förmlich constant und hielt sich noch bis Ende 1872 bei einem Silberpreise von 60½ d. pr. Unze auf der herkömmlichen Höhe von 1 : 15·629.

Es bestand nämlich in der ganzen 26jährigen Periode keine einseitige, exclusive Nachfrage für Gold oder Silber; beide Metalle wurden in ihren ausgeglichenen Proportionen gerne aufgenommen und fanden rasches Unterkommen, denn auch die Bevölkerung der Erde war in derselben Periode wohl um 35 pCt. gestiegen; der Verkehr hatte sich ansehnlich erhöht, ja mehr als verdoppelt; in Ländern, die ehedem der Cultur verschlossen gewesen, hatten sich die Nationen neue Gebiete der Thätigkeit eröffnet, und eben auf den überseeischen Plätzen, wo das Silber stets willig aufgenommen ist, hatte sich ein erhöhtes Verkehrsleben entwickelt, zu dessen Unterhalt und Kräftigung in natürlicher Consequenz auch reichlichere Geldmittel erforderlich wurden.

Die ergiebigere Production von Silber hatte sonach bis dahin für die Geldwerthe keine Störungen zur Folge; diese traten erst mit jenem Zeitpunkt ein, als Deutschland und die skandinavischen Staaten das ausschliessende Gold angenommen hatten, und es sich darum handelte, einen auf Milliarden sich berechnenden Goldbedarf zu beschaffen und gleichzeitig eine Summe Silbers in ähnlicher Höhe unterzubringen.

Zur Zeit, als diese Ereignisse den Geldmarkt erschütterten, fehlte es thatsächlich an einem klaren Einblick in die Lage; denn, wie schon früher bemerkt wurde, glaubte man damals nur allzu sehr, dass die Ueberproduction von Silber selbst zu den Störungen geführt habe, und dass Deutschland eben nur den Verhältnissen gefolgt sei.

In der Publicistik galt es damals als erwiesen, dass aus derselben Ursache auch die andern Staaten in gleicher Richtung nachfolgen müssten, und selbst in den General-Staaten fand diese Meinung einen stärkeren Anhang.

Man hatte Ursache und Wirkung verwechselt, und wenn dies unter dem ersten Drängen der Metallbewegungen möglich war, so hatte man doch gegen Ende des Jahres 1876 hierüber bereits hinlängliche Klarheit erlangt und die Ueberzeugung gewonnen, dass für die Niederlande zur Annahme des ausschliessenden Goldes um so weniger eine Nothwendigkeit bestehe, als die Geldzustände des Landes durch die Beibehaltung des Silbers in ihrer gedeihlichen Entwicklung nicht behindert, sondern gewissermassen sogar wesentlich gefördert wurden.

Inwiefern dies aber der Fall gewesen, zeigt sich aus nachfolgender Aufstellung, in welcher die Hauptfactoren des Geldwesens, nämlich die Silber- und Goldverhältnisse, die Course der Golddevise London, der Stand des Disconto, sowie die Baarschätze der Niederländer Bank in ihren jeweiligen Positionen angeführt sind.

Jahr	Londoner Silber-Preis pr. Unze d.	Verhältniss von Gold und Silber	Amsterdamer Cours für 1 Pfd. Strlg. in Niederl. Courant	Disconto der Niederländer Bank pCt.	Schliesslicher Metalischatz der Niederländer Bank
1867 (durchschnittlich)	60$\frac{9}{16}$	1 : 15·570	11·86$\frac{1}{2}$	3—4	84,982.000
1868 „	60$\frac{7}{16}$	1 : 15·602	11·90	2$\frac{1}{2}$—3$\frac{1}{2}$	108,224.000
1869 „	60$\frac{7}{16}$	1 : 15·602	11·99	2$\frac{1}{2}$—5$\frac{1}{2}$	78,066.000
1870 „	60$\frac{1}{2}$	1 : 15·586	11·87	3—6	100,123.000
1871 „	60$\frac{1}{2}$	1 : 15·586	11·90$\frac{1}{2}$	3 – 4	143.824.000
1872 „	60$\frac{1}{2}$	1 : 15·629	12·03	2$\frac{1}{2}$ – 5	110,832.000
1873 „	59$\frac{1}{4}$	1 : 15·915	12·02	4—6$\frac{1}{2}$	108.493.000
1874:					
Januar (schliesslich) . .	59$\frac{1}{4}$	1 : 15·915	11·88$\frac{1}{2}$	4$\frac{1}{2}$	118.445 000
Februar „ . .	58$\frac{1}{2}$	1 : 16·119	11·88	3$\frac{1}{2}$	126,463.000
März „ . .	59$\frac{1}{4}$	1 : 15·915	11·91$\frac{1}{2}$	3$\frac{1}{2}$	130,111.000
April „ . .	59$\frac{1}{4}$	1 : 15·915	11·89$\frac{1}{2}$	3$\frac{1}{2}$	136,601.000
Mai „ . .	58$\frac{1}{16}$	1 : 16·102	11·89$\frac{1}{2}$	3$\frac{1}{2}$	131,118.000
Juni „ . .	59	1 : 15·983	11·90$\frac{1}{2}$	3$\frac{1}{2}$	133,256.000
Juli „ . .	58$\frac{3}{8}$	1 : 16·154	11·87$\frac{1}{2}$	3$\frac{1}{2}$	133,485.000
August „ . .	58	1 : 16·258	11·89$\frac{1}{2}$	3$\frac{1}{2}$	134,126.000
September „ . .	57$\frac{5}{8}$	1 : 16·364	11·88$\frac{1}{2}$	3$\frac{1}{2}$	133,814.000
October „ . .	57$\frac{13}{16}$	1 : 16·311	11·84$\frac{1}{2}$	3$\frac{1}{2}$	134,913.000
November „ . .	58$\frac{1}{4}$	1 : 16·188	11·80	3$\frac{1}{2}$	136,794.000
December „ . .	57$\frac{1}{2}$	1 : 16·397	11·80	3$\frac{1}{2}$	137,514.000
1875:					
Januar (schliesslich) . .	57$\frac{5}{8}$	1 : 16·364	11·74	3$\frac{1}{2}$	137,219.000
Februar „ . .	57$\frac{3}{8}$	1 : 16·435	11·70$\frac{1}{2}$	3$\frac{1}{2}$	137,991.000
März „ . .	57$\frac{3}{16}$	1 : 16·489	11·67	3$\frac{1}{2}$	139,662.000
April „ . .	57$\frac{1}{4}$	1 : 16·507	11·68	3$\frac{1}{2}$	136,627.000
Mai „ . .	56$\frac{1}{2}$	1 : 16·690	11·86	3$\frac{1}{2}$	136,293.000
Juni „ . .	55$\frac{7}{8}$	1 : 16·876	11·92	3$\frac{1}{2}$	141,362.000
Juli „ . .	55$\frac{7}{8}$	1 : 16·876	11·93	3$\frac{1}{2}$	147,041.000
August „ . .	56$\frac{3}{8}$	1 : 16·653	11·96	3	154,633.000
September „ . .	56$\frac{11}{16}$	1 : 16·634	12·02	3	160,832.000
October „ .	57	1 : 16·543	12·01	3	160,175.000
November „ . .	56$\frac{11}{16}$	1 : 16·634	12·01	3	158,230.000
December „ . .	56$\frac{1}{8}$	1 : 16·101	12·02	3	158,768.000
1876:					
Januar (schliesslich) . .	55	1 : 17·145	12·04	3	156,946.000
Februar „ . .	53$\frac{1}{2}$	1 : 17·626	12·05	3	156,703.000
März „ . .	52$\frac{1}{2}$	1 : 17·961	12·10$\frac{1}{2}$	3	157,797.000
April „ . .	53$\frac{1}{2}$	1 : 17·626	12·06$\frac{1}{2}$	3	158,209.000
Mai „ . .	52$\frac{1}{2}$	1 : 17·961	12·07	3	159,448.000
Juni „ . .	51$\frac{7}{8}$	1 : 18·258	12·10	3	159,449.000
Juli „ . .	48$\frac{3}{4}$	1 : 19·343	12·11	3	161,989.000
August „ . .	52$\frac{3}{16}$	1 : 18·069	12·10	3	161,096.000
September „ . .	51$\frac{25}{32}$	1 : 18·211	12·07$\frac{1}{2}$	3	156,311.000
October „ . .	52$\frac{17}{32}$	1 : 17·954	12·05$\frac{1}{2}$	3	155,124.000
November „ . .	53$\frac{23}{32}$	1 : 17·493	12·05	3	154,175.000
December „ . .	56$\frac{3}{16}$	1 : 16·671	12·04$\frac{1}{2}$	3	153,519.000

Die Resultate, wie sie die vorstehende Tabelle entnehmen lässt, erwiesen sich als so günstig, dass die Meinung für die weitere Beibehaltung des Silbers einen immer stärker n Anhang finden konnte, denn die Landes-Silbervaluta hatte sich gegen die Concurrenz des Goldes fest behauptet, sie erhielt sich selbst in der Panik vom Juli 1876 in entsprechendem Niveau mit dem Golde, und die ganze Periode hindurch bis gegen Jahresschluss fielen die Transactionen mit den fremden Goldplätzen, namentlich mit Deutschland, zu Gunsten des Landes aus.

Die Niederländer Bank war dabei andauernd reichlich dotirt; sie hatte ungeachtet der allgemein herrschenden Geschäftshemmungen ihren Baarschatz von 84,982.000 Gulden auf die ansehnliche Höhe von 153,519.000 Gulden, darunter bei 65 Mill. Gold, gebracht, und dass sie ihren Goldschatz infolge der bereits früher erörterten Verhältnisse nicht mit Opfern, sondern mit Gewinn erwerben konnte, lässt sich auch daraus schliessen, dass die Bank in den Jahren 1872—1875 den Besitzern ihrer Actien Dividenden von 200, 286, 197, resp. 214 fl. pr. Actie von 1000 fl. niederländ. Courant bezahlte.

Weiters hatte sich der Wechseldiscont stets auf einem billigen Stande erhalten; ein Vortheil, der dem Handel wie überhaupt der Nationalwirthschaft des Landes so sehr zustatten kommt, und seinem ganzen Geschäfte eine so grosse Concurrenzfähigkeit sichert.

Der Discont bewahrte eine förmliche Selbständigkeit und konnte das unter den Schwankungen der allgemeinen Geldlage um so leichter, als auch die Landeswährung ihrem selbständigen Münzsystem und ihren Grundsätzen folgte, durch welche eben das einheimische Capital gegen die anomalen Strömungen des Goldes geschützt war.

Als hauptsächliches Argument gegen die Annahme des ausschliessenden Goldes war bei all den verschiedenen Anlässen von vielen Seiten auch geltend gemacht worden, dass das einheimische Capital, sobald es mit England und Deutschland an das gleiche System des Goldstandards gebunden wäre, seine Selbständigkeit verlieren und sich all den Chancen preisgeben würde, wie diese eben in dem Einen gemeinsamen Münz-Gebiete zu Tage kämen.

Man wies in dieser Beziehung auf England hin, welches bei seinem ausschliessenden Goldstandard für die fremden Geldoperationen fort und fort als Zielpunkt dient, und wogegen es keine andere Abwehr giebt, als die Erhöhung des Wechsel-Discont.

England musste ja gar oft zu Zeiten, wo der Handel alle mögliche Unterstützung und Erleichterung bedurft hätte, und wo es höchst dringend geboten schien, die nationale Thätigkeit kräftigst zu fördern, die Hemmungen eines erhöhten Zinsfusses erfahren, und nicht ohne Grund konnte man daher sagen, dass das englische Geld trotz seiner überströmenden Reichlichkeit von den allgemeinen Bewegungen des Goldes allzu abhängig sei, während das niederländische Capital sich ungehemmter bewegen und je nach Anbot und Nachfrage freier placiren könne.

Auch diese Rücksichten wirkten mit, um den Anhang der Silberpartei zu verstärken; aber von besonderem Einflusse für die weitere Behandlung der Frage wurde die

Adresse des Vereins zur Förderung der niederländischen Industrie,

welche auf dem Congress zu Deventer vereinbart wurde. Der Congress ging hiebei von der Ansicht aus, dass die Entwerthung des Silbers durch internationale Vereinbarungen hintangehalten und durch allgemeinere Annahme der beiden Edelmetalle ein guter Ausgleich der Währungsfrage herbeigeführt werden könne.

Da diese Adresse als erstes Document gelten kann, in welchem die Idee der Währungsconferenzen öffentlich zum Ausdrucke kam, so mögen die wesentlicheren Punkte derselben hier in Kürze bemerkt sein.

Nach Inhalt der Adresse wäre, wenn auch kein diplomatischer Münzcongress, so doch mindestens eine Conferenz von Fachkundigen einzuberufen. Dieselbe hätte lediglich einen berathenden Charakter, ihre Beschlüsse sollten den Regierungen als Gutachten dienen und für diese in keiner Hinsicht verpflichtend sein.

Die Conferenz sollte sich vornehmlich mit den Hauptpunkten der Frage beschäftigen, nämlich inwiefern es wahrscheinlich sei oder nicht, dass für den inneren Werth der Gold- und Silbermünzen ein fixes oder doch nahezu bestimmtes Verhältniss auf eine längere Reihe von Jahren hinaus erreicht werden könne, sobald möglichst viele Staaten das Verhältniss von $1 : 15^1/_2$ als Basis für ihre Gold- und Silbermünzen acceptiren würden.

Wäre diese Frage zustimmend beantwortet, dann käme zu erwägen, welche Massregeln den Regierungen zur Beurtheilung anzuempfehlen wären, um zur gewünschten Gleichförmigkeit zu gelangen.

Es sei hiebei keineswegs die Einführung einheitlicher Weltmünzen beabsichtigt; im Gegentheil soll über den Münzfuss der einzelnen Staaten jede Discussion vermieden werden.

Die Regierungen hätten sich blos zu verbinden, binnen einer gewissen Anzahl von Jahren sowohl Gold- als Silbermünzen nach dem vereinbarten Werthverhältnisse als Standard zu führen, und beiderlei Münzen sollte die gleiche Eignung zu Zahlungen jeder Art und in was immer für einer Höhe zuerkannt werden.

Sollte ein Zusammenwirken der Staaten nach diesen Grundsätzen gelingen, so würde, wie in der Adresse hervorgehoben ist, ein entsprechendes Werthverhältniss der Edelmetalle erreicht; das Silbermetall würde wieder seinen früheren Werth zurückerlangen; die Störungen des Geldmarktes, wie sie durch Abgabe des demonetisirten Silbers bisher verursacht wurden, wären sodann gänzlich beseitigt; den Handels-Beziehungen Europa's mit den Völkern des Ostens, welche einen steten Bedarf an Silber hätten, würde dadurch wesentlich gedient, indem dieses Metall als Hauptfactor des asiatischen Verkehrs gegen anomale Coursstörungen mehr gesichert wäre; und endlich würde jenen Staaten, welche Zwangspapiergeld haben, nach Annahme des Doppelstandards der Uebergang zur Baarzahlung erleichtert werden.

In Voraussetzung so günstiger Folgen empfahl die Adresse die Veranlassung von Münzconferenzen in den wärmsten Ausdrücken und mit dem Beisatz, „dass jene Regierung, welcher es glücken würde, die andern Staaten für die Münzconferenz zu gewinnen, nicht nur den eigenen Staatsangehörigen, sondern auch jenen aller Länder unschätzbare Dienste erweisen würde“. Zugleich war darin auch der Wunsch ausgedrückt, es möge die Regierung zur Herbeiführung internationaler Vereinbarungen im Interesse der Frage das Mögliche beitragen.

Hiemit hatte man die Hoffnung auf Rehabilitirung des Silbers in mehr zuversichtlicher Art ausgesprochen, und auch die Journalistik war seit dieser Kundgebung des Congresses für die Idee der Münzconferenz thätig eingetreten.

Als daher die früher erwähnte „modificirte Gesetzesvorlage“ nach Annahme seitens der zweiten Kammer gegen Mitte December 1876 bei der ersten Kammer in Verhandlung kam, fand die Tendenz derselben namentlich in dem citirten Artikel 28, durch welchen der Finanzminister zur facultativen Demonetisirung des Silbers ermächtigt werden sollte, eine starke Opposition, indem die Anhänger des Silbers und der Doppel-Währung in erster Reihe erklärten, dass mit dem Gesetze ein verdeckter Uebergang zur Goldwährung beabsichtigt sei, zu welcher man im Wege administrativer Befugnisse allmällig gelangen wolle.

Man bemerkte mit allem Nachdruck, es seien die Verhältnisse noch immer derart, dass man für beide Metalle eine vollständige und aufrichtige Neutralität bewahren müsse; man könne und dürfe der definitiven Lösung nicht präjudiciren; mit dem zur Einlösung von Silber seitens der Regierung verlangten Credite von 2 Mill.

Gulden könnte ja fast der ganze Silberstand des Landes demonetisirt werden, und eine so weit gehende Vollmacht lasse sich um so weniger zugestehen, als das Steigen der Silberpreise den Absichten der Silbereinziehung Vorschub leiste.

Man müsse sich vor einer solchen Münzpolitik wohl noch immer hüten, denn der Metallmarkt sei noch lange nicht consolidirt; man befinde sich noch immer in Uebergangszuständen, und dieselbe Besonnenheit und Mässigung, durch welche bisher so ausnehmend befriedigende Resultate erreicht wurden, müsse auch noch ferner beobachtet werden.

Obwohl nun Finanzminister van der Heim die Erklärung abgab, dass er bei Einziehung von Silbergeld die Anforderungen des Verkehrs gewissenhaft berücksichtigen, unter keinen Umständen aber mehr als 25 Mill. Gulden aus dem Verkehr ziehen und über diese Concurrenzsumme hinaus sich weitere Ermächtigung bei den Generalstaaten einholen würde, so konnte sich die erste Kammer doch nicht entschliessen, die Interessen des Silbers einer administrativen Prärogative anzuvertrauen.

. Sonach wurde bei der Abstimmung vom 28. December 1876 Artikel 28 mit 16 gegen 11 Stimmen verworfen, und da die erste Kammer nach ihrer Geschäftsordnung die ihr zur Berathung zukommenden Gesetze en bloc anzunehmen oder zu verwerfen hat, so war hiemit die ganze Vorlage definitiv abgelehnt und gleichzeitig auch der bezügliche Gesetzentwurf für die Colonien beseitigt.

Da über die weitere Aufrechthaltung oder Aenderung der Landes-Münzordnung noch vor Ablauf des Jahres 1876 gesetzliche Verfügung getroffen werden musste, so brachte die Regierung unverweilt eine neue Vorlage ein, durch welche

die Wirksamkeit des Gesetzes vom 6. Juni 1875 bis spätestens Ende des Jahres 1877 weiter bestätigt

werden sollte; und da hiemit eben nur eine Anerkennung des status quo bezweckt und lediglich zu bestimmen war, dass die Revision des genannten Gesetzes vor dem 1. Januar 1878 stattzufinden habe, so wurde die Vorlage in beiden Kammern mit fast einhelligen Stimmen angenommen und noch vor Jahresschluss (am 30. December 1876) zum Gesetze erhoben.

Um nun das Münzwesen der Colonien mit jenem des Mutterlandes in Uebereinstimmung zu bringen, erfolgte seitens der Regierung bald darauf eine

Vorlage zur Einführung von Gold- und Silber Standardmünzen für Niederländisch-Indien

nach denselben Grundsätzen, wie sie für das Mutterland genehmigt waren. Die Vorlage wurde in beiden Kammern der Generalstaaten ohne besondere Opposition angenommen und mit königlichem Beschlusse vom 28. März 1877 zum Gesetze erhoben.

Zur Beschaffung von Goldmaterial für die Colonien wurde keine besondere Vorsorge getroffen, und ebenso wenig ein Finanzcredit in Anspruch genommen. Man hat in dieser Beziehung die Durchführung dem Selfgovernment überlassen, welches, wie dies im Mutterlande gelungen, die erforderlichen Mengen Goldes auf den natürlichen Wegen des Verkehrs erwerben soll.

Zweifellos wird Niederländisch-Indien sich seinen Goldbedarf auch selbständig beschaffen können; es wird hiezu kaum besondere Massregeln benöthigen und nur auf die Kraft des eigenen Handels und den wohlgeordneten Haushalt der Colonialwirthschaft zu rechnen haben.

In beiden Beziehungen kommt den Colonien jährlich ein höchst bedeutendes Activum zugute und konnten sich daher die Gold- und Silberpreise, sowie der Devisen-Cours bisher andauernd, gleichwie im Mutterlande, in sehr befriedigenden Verhält-

nissen behaupten, wie dies aus nachfolgender Aufstellung hervorgeht, welcher zur besseren Uebersicht die Summe des von Seiten der Regierung nach den niederländischen Colonien remittirten Silbergeldes beigefügt ist.

Jahr	Silberrimessen, Niederl. Courant	Wechselcourse zu Batavia auf Amsterdam für Regierungs-Wechsel, 6 Monate Sicht, Niederl. Courant	Wechselcourse zu Batavia auf London, 6 Monate Sicht, Niederl. Courant
1854—1866	179,169.685	.	.
1867	16,500.000	101½ — 103	11·65 — 11·85
1868	11,246.295	101½ — 102½	11·60 — 11·92½
1869	4,000.000	99½ — 102	11·50 — 11·90
1870	13,000.000	99 — 102	11·57½ — 12·20
1871	9,000.000	99 — 101¼	11·30 — 11·90
1872	11,437.500	100 — 101¼	11·37½ — 11·67½
1873	25,337.500	100 — 102¼	11·52½ — 11·87½
		8 Tage Sicht	
1874	1,000.000	99 — 101¼	11·60 — 11·85
1875	4,250.000	98 — 99½	11·57½ — 12

Ueber den Belauf der Privat-Silberrimessen bestehen keine verlässlichen Nachweisungen und es ist überhaupt schwer, hierüber Näheres anzugeben, da die Geldbedeckungen seit den letzten acht Jahren zum grössten Theil mittels Abgabe von Tratten auf Holland ausgeführt werden; dass jedoch den Colonien hinreichende Geldmittel zufliessen, ergiebt sich eben aus den angeführten Wechselcoursen.

Der gegenwärtige Stand der Münzgesetzgebung für die Niederlande und Niederländisch-Indien normirt sich, wie aus dem Gesagten hervorgeht, durch das am 30. December 1876 neu bestätigte Gesetz vom 6. Juni 1875, dessen Grundsätze durch das Gesetz vom 28. März 1877 auch für die Colonien Geltung erlangt haben.

Hiernach sind für Mutterland und Colonien folgende Münzen von gesetzlichem Bestande:

Gold-Standardmünzen. Das Goldstück zu 10 fl. Dasselbe enthält an Feingold 6048 Zehntausendtel eines Gramm auf jeden Gulden; der Feingehalt beträgt 900 Tausendtel mit einem Remedium von 1½ Tausendtel, und das Rauhgewicht 6·720 Gramm mit 2 Tausendtel Gewichtstoleranz.

Goldene Handelsmünzen. Der einfache Ducaten von 3·494 Gramm Gewicht, 983 Tausendtel Feingehalt mit 1 Tausendtel Remedium und 2 Tausendtel Gewichtstoleranz; der Doppel-Ducaten von 6·988 Gramm Gewicht, 983 Tausendtel Feingehalt mit 1 Tausendtel Remedium und 2 Tausendtel Gewichtstoleranz.

Silber-Standardmünzen. Das Stück zu 1 Gulden, 10 Gramm schwer, 945 Tausendtel fein mit 3 Tausendtel Remedium und 1½ Tausendtel Toleranz; der Reichsthaler zu 2½ Gulden, 25 Gramm schwer, 945 Tausendtel fein mit 2 Tausendtel Remedium und 2 Tausendtel Toleranz; das Stück zu ½ Gulden, 5 Gramm schwer, 945 Tausendtel fein mit 5 Tausendtel Remedium und 5 Tausendtel Toleranz.

Silber-Scheidemünzen. Das Stück zu 25 Cents, 3·575 Gramm schwer, 640 Tausendtel fein mit 4 Tausendtel Remedium und 6 Tausendtel Toleranz; das Stück zu 10 Cents, 1·400 Gramm schwer, 640 Tausendtel fein mit 4 Tausendtel Remedium und 10 Tausendtel Toleranz; das Stück zu 5 Cents, 0·685 Gramm schwer, 640 Tausendtel fein mit 4 Tausendtel Remedium und 12 Tausendtel Toleranz.

Durch Annahme dieser Münzordnung ist die Münzeinheit zwischen Mutterland und Colonien herbeigeführt und somit erreicht, was von beiden Theilen angestrebt war.

Gleichzeitig hat damit das System der Doppelwährung nach den Verkehrs-Gebieten Asiens Fortschritt genommen, und wenn auch der augenblickliche Stand noch immer kein Definitivum zu bedeuten hat, so bietet die Lage doch für die Rückkehr zu normalen Verhältnissen immerhin beruhigendere Aspecten.

Die Erfahrung der letzten Jahre hat über die eigentlichen Ursachen der Währungsstörungen hinlängliche Klarheit verschafft und eben das Vertrauen in die weitere Zukunft des Silbers wieder ermuthigt.

Wie aber auch immer die endliche Lösung der Frage sich gestalten mag, so sind die Niederlande nach jeder Richtung mit Gold und Silber gleich stark gerüstet, und diese so ausnehmend günstige Position hat das Land nur seiner Mässigung und Besonnenheit, gepaart mit einer tüchtigen Finanzpolitik, zu danken.

Handel und Landwirthschaft in Irland.

Queenstown. Cork, der Hauptort der gleichnamigen Provinz, ist die zweite Stadt Irlands, und sein 14 englische Meilen südwärts liegender Hafen ist seiner Bequemlichkeit wegen der bedeutendste Landungsplatz der ganzen Insel.

Gegen 3000 Schiffe aller Nationen laufen jährlich ein, um in Cork entweder ihre Ladung zu löschen oder nur die bezüglichen Ordres in Empfang zu nehmen und dann nach dem eigentlichen Bestimmungsorte der Waaren weiter zu segeln.

In Cork, welches durch den schiffbaren Fluss Lee mit dem Meere in Verbindung steht, wird ein ziemlich lebhafter Import von ausländischen Gütern betrieben.

Die Türkei, Russland, Aegypten, Italien, Deutschland und Nordamerika liefern dem hiesigen Handel eine beträchtliche Menge von Getreide; aus Frankreich, Spanien und Portugal wird Wein und Spiritus bezogen; Canada versieht den Markt mit Bauholz und Fassdauben; aus Mexico wird Salpeter, aus Chili und Peru Guano, aus Algerien Baumrinde eingeführt.

Dagegen ist wegen Mangel an geeigneten Producten die Ausfuhr nach dem Auslande sehr geringfügig, so dass thatsächlich alle Schiffe, welche die eingeführten Waaren hier ausladen, sich genöthigt sehen, die Rückreise in Ballast anzutreten.

Uebrigens hat die Grafschaft Cork, wie überhaupt Irland, eine mehr landwirthschaftliche als commerzielle Wichtigkeit.

Gemüse und Grünzeug, besonders aber Schlacht- und Federvieh, dann Butter, Eier, Speck und Schinken werden massenhaft nach England ausgeführt, so dass Irland seit einer Reihe von Jahren als die Speisekammer Englands betrachtet werden kann.

Irland hat einen Flächenraum von 20,327.196 Morgen, der sich in landwirthschaftlicher Beziehung folgendermassen vertheilt:

Provinzen		Bebauter Grund, Morgen	Wiesen, Morgen	Brachland, Morgen	Wälder und Pflanzungen, Morgen	Moräste, Morgen	Gesammt-Fläche, Morgen
Leinster	1875	865.391	3,253.708	3.828	99.535	615.850	4,838.312
	1876	844.260	3,267.885	3.568	101.290	621.309	
Munster	1875	721.079	3,972.882	1.931	105.476	1,133.312	5,934.680
	1876	712.260	4,002.598	2.566	106.713	1,110.513	
Ulster	1875	1,333.832	2,778.549	3.720	61.276	1,144.205	5,321.582
	1876	1,331.878	2,728.868	4.617	62.796	1,193.393	
Connaught	1875	467.835	2,348.866	1.385	52.378	1,362.158	4,232.622
	1876	456.191	2,369.362	871	53.229	1,352.969	
Summe	1875	3,388.137	12,354.005	10.864	318.665	4,255.525	20,327.196
	1876	3,344.589	12,368.713	11.652	324.028	4,278.214	

Von den 15,713.302 Morgen Landes, welche im Jahre 1876 productiv waren, entfallen auf die einzelnen Culturarten folgende Antheile:

Culturart	Flächenraum, Morgen	Procent-Verhältniss
Weiden	10,507.249	78·72
Wiesen	1,861.464	
Hafer	1,487.086	9·46
Kartoffeln	880.693	5·61
Weisse und rothe Rüben	393.352	2·50
Gerste	220.662	1·40
Flachs	132.878	0·85
Weizen	119.597	0·76
Grünzeug	55.633	0·70
Kohl, Bohnen und Roggen	54.688	

Auffallend ist der Unterschied des Verhältnisses, in welchem die Bodencultur in England, Schottland und Irland betrieben wird, und welches aus nachstehender Uebersicht zu entnehmen ist:

	Irland	England	Schottland
	Procent		
Gras und Heu	78·5	55·9	54·4
Getreide	12·2	32	30·7
Kartoffeln	5·7	1·4	3·4
Andere Kräuter zur Viehfütterung	3·6	10·7	11·5

Während also in England von 100 Morgen Landes 55·9 pCt. und in Schottland 54·4 pCt. als Weiden und Wiesen benützt werden, sind in Irland 78·5 pCt. zu diesem Zwecke bestimmt.

Die geringe Menge der in Irland gebauten Futterkräuter beweist, wie wenig in diesem Lande die Stallfütterung betrieben wird, was übrigens bei den örtlichen Verhältnissen erklärlich ist. Natürliche Bodenfeuchtigkeit und häufige Regen machen die künstliche Bewässerung der Wiesen ganz überflüssig, daher wird der Weidegang der Stallfütterung, welche mehr Capital und Arbeit erfordert, vorgezogen.

In den 10 Jahren von 1851 bis 1860 wurden durchschnittlich 10,696.310 Morgen Landes als Weiden benützt; im Decennium 1861 bis 1870 waren es 11,492.602 Morgen, und im Jahre 1876 betrug der Gesammtflächenraum der Weiden 12,368.713 Morgen oder 1,672.403 Morgen mehr als in 1851.

Eine Folge dieser Veränderung ist die allmälige Verminderung der cultivirten Grundfläche. Während nämlich in dem 10jährigen Zeitraume von 1851 bis 1860 das Areal des angebauten Landes 4,439.268 Morgen betrug, wurden in 1876 nur 3,344.589 Morgen, oder 1,094.679 Morgen weniger geackert.

Im Zusammenhang damit steht der Viehstand des Landes, welcher in den letzten 25 Jahren um 1,572.457 Stück im Werthe von 9,687.913 Pfd. Strlg. zugenommen hat, wie folgender Ausweis darstellt:

Jahr	Rindvieh	Schafe und Lämmer	Schweine	Werth, Pfd. Strlg.
1851—1860 (im Durchschnitt)	3,480.623	3,297.971	1,194.303	51,797.867
1861—1870 "	3,575.499	4,038.106	1,183.373	54,347.199
1871	3,976.372	4,233 435	1,621 423	61,070.758
1872	4,059.397	4,263.254	1,388.571	61,228.594
1873	4,147.102	4,484.520	1,044.454	61,406.836
1874	4,124.756	4,441.698	1,099.186	61,264.988
1875	4,115.288	4,254.027	1,252.056	61,352.134
1876	4,113.693	4,007.518	1,424.143	61,485.780

Der Pferdestand, welcher in dem erwähnten Zeitabschnitte um 14.729 Stück abgenommmen hat, beziffert sich folgendermassen:

Jahr	Anzahl	Zunahme	Abnahme
1851—1860 (im Durchschnitt)	572.219	.	.
1861—1870 „	555.314	.	16.905
1871	538.095	5.438	.
1872	540.974	2.879	.
1873	532.447	.	8.527
1874	526.587		5.860
1875	526.352	.	235
1876	534.833	8.481	.

Veränderung der Bodencultur und Einführung agrarischer Maschinen haben den Bedarf an Arbeitskräften bedeutend vermindert, ein Umstand, welcher die Auswanderung, wenn nicht veranlasst, so doch sehr befördert hat. — In den 10 Jahren von 1866—1875 haben 746.667 Irländer ihre Heimat verlassen, um in Amerika oder Australien ihr Glück zu suchen.

Die jährliche Zahl der Emigranten und das Procentverhältniss der darunter befindlichen jungen Leute ist in dem nachstehenden Ausweise ersichtlich gemacht:

Jahr	Zahl der Emigranten	Im Alter von 15—35 Jahren Procent
1866	99.467	77·3
1867	80.624	74
1868	61.018	77·5
1869	66.568	78
1870	74.855	76
1871	71.240	76·4
1872	78.102	77·6
1873	90.149	76·7
1874	73.182	81·3
1875	51.462	67·3

Aus dem, was die vorstehenden Daten besagen, ist man berechtigt, zu schliessen, dass die ökonomischen Verhältnisse Irlands nichts weniger als blühend sind. Die immer fortschreitende Verminderung der Feldarbeit, und folglich der Productivität des Bodens, sowie der Verlust der besten Arbeitskräfte sind Uebelstände, welche die Zunahme des Viehstandes kaum aufwiegen dürfte.

Schifffahrt und Handel von Valencia im Jahre 1877.

Valencia. Im Jahre 1877 erschien hier unter österreichisch-ungarischer Flagge nur ein kleineres Segelschiff, welches direct aus Sign mit einer Ladung Bauhölzer kam. Seit dem Jahre 1870 ereignete sich kein derartiger Fall, obgleich diese Gattung Holz und die daraus erzeugten Schiffsruder hier ein gesuchter Artikel sind.

Die Anzahl der Einläufe unter fremder Flagge hat sich gegen das Vorjahr vermehrt. Von dem gesammten Tonnengehalte entfielen auf spanische Schiffe 54 pCt. (davon auf den Küstenverkehr 51 pCt.), der Rest von 46 pCt. auf die Flaggen Englands, Frankreichs, Italiens und in geringerem Masse auch auf die von Schweden und Norwegen, den Vereinigten Staaten, Deutschland etc.

Nachfolgender Ausweis enthält bezüglich der im vorigen Jahre hier eingelaufenen fremden Handelsfahrzeuge die näheren Angaben:

Flagge		Schiffe	Tonnen
Spanische	aus Amerika	6	4.425
	„ dem Auslande	363	14.802
	im Küstenverkehr	2.263	353 833
		2 632	373.060
Englische		300	
Französische		182	
Italienische		29	
Schwedische und norwegische		17	
Amerikanische		13	298.674
Deutsche		12	
Holländische		9	
Russische		2	
Belgische		1	
Dänische		2	
		567	

Das Jahr 1877 lieferte in Folge der unerhörten Trockenheit eine sehr traurige Ernte. Eine Ausnahme hievon machten Reis und Orangen, da es den betreffenden Pflanzungen bei ihrer unmittelbaren Lage an den Ufern des Jucar nicht an der nöthigen Bewässerung fehlte. Auch das Erträgniss an Seide war nur ein karges.

In Bezug auf den Import ist ein Rückschritt zu verzeichnen, welcher durch den geringeren Begehr seitens der von Valencia aus sich versorgenden Nachbarprovinzen Cuenca und Teruel zur Genüge begründet erscheint.

Die stärkste Einfuhr fand in Stockfisch, Kohlen, Eisen und Hölzern statt. Der Werth der aus Dalmatien importirten Balken und Ruderhölzer beträgt 10.000 fl. Bijouterien, Alpaccawaren, Manufacturen und böhmisches Glas gelangten ebenfalls aus Oesterreich hieher, doch liess sich deren Werth auch nicht annäherungsweise ermitteln.

Bei der Ausfuhr stehen Orangen als sehr gesuchter Artikel obenan. Von October 1876 bis Mai 1877 wurden davon 565.327 Kisten nach Frankreich, England und den Vereinigten Staaten versendet.

Der Hafenpunkt Denia, welcher sich in mehrfacher Beziehung in einer gewissen commerziellen Abhängigkeit von Valencia befindet, ist besonders deshalb wichtig, weil von dort aus die getrockneten Weintrauben massenhaft zur Ausfuhr gelangen. Im vorigen Jahre wurden 407.089 Quintal nach folgenden Richtungen exportirt: London 212.436 Quintal, Liverpool 61.316 Quintal, Frankreich 8.873 Quintal, Afrika 9.138 Quintal, Amerika 92.247 Quintal, Bristol 22.079 Quintal, spanische Häfen 1.000 Quintal.

Fachkundige Personen wollen bemerkt haben, das die Muskatel-Weinpflanzungen mit jedem Jahr ein in Quantität und Qualität geringeres Erzeugniss liefern; ein Umstand, welcher unter den hiesigen Landwirthen lebhafte Besorgnisse für die Zukunft erweckt.

Die in Valencia seit alten Zeiten eingebürgerte Erzeugung von „Azulejos“ oder Glasurziegeln nimmt bei bedeutend vervollkommneter Fabrikation den gewünschten Fortgang, wozu besonders das sogenannte Trockenpressen viel beiträgt. Die Fabrik von Nolla erhielt aus Paris einen Auftrag für besonders gut gezeichnete und colorirte „Azulejos mosaicos“ zur Verzierung der Façade der spanischen Abtheilung im Ausstellungspalaste.

Die Maschinenfabrik „Primitiva Valenciana“ erzeugt nun auch Maschinen bis zu 30 Pferdekraft, was sie früher nicht im Stande war. Ein solcher Apparat wurde unlängst für eine Reismühle geliefert.

Die schon längst projectirte Verlängerung der Pferdebahnlinie kommt nun zur Ausführung. Die Strecke von Silla nach dem Hafenorte Cullera wird im September 1878 benützt werden können.

Die Zuckerrohrpflanzungen in den Districten Alcira und Sueca breiten sich immer mehr aus und gedeihen zusehends. In Denia geht eine grossartig angelegte Zuckermühle der Vollendung entgegen.

Wirthschaftliche Verhältnisse der Insel Barbadoes *).

An Bord S. M. Corvette „Dandolo“. Barbadoes, die östlichste der westindischen Inseln, ist 18 engl. Meilen lang, 12 Meilen breit und hat einen Flächenraum von 166·3 engl. Quadratmeilen, von welchen 6470 Acres nicht cultivirt, dagegen 100.000 Acres urbar gemacht sind. Auf den letzteren befinden sich 508 Pflanzungen mit 500 Zuckerwerken.

Der Boden ist Kalkstein-, Corallen- und Bimssteinformation; der höchste Punkt der Insel, der Berg Hillabay, liegt 1147 Fuss über der Meeresfläche.

Die Gewässer sind klein und werden durch zahlreiche Pumpwerke den Pflanzungen zugeführt.

Die Insel beherbergt 162.042 Einwohner, nämlich: 16.560 weisse und 145.482 farbige. Von der Gesammtbevölkerung entfallen 73.452 Personen auf das männliche und 88.590 auf das weibliche Geschlecht.

Die Insel zerfällt in folgende Districte:

Districte	Quadrat-Meilen	Bevölkerung männliche	Bevölkerung weibliche
Bridgetown	15	8.665	12.698
St. Michaels-Pfarre		12.373	14.851
Christ Church	22·3	8.148	9.776
St. Philip	23·5	7.959	9.303
St. George	16·9	6.445	7.718
St. John	13·5	4.497	5.201
St. Joseph	9·4	3.763	4.183
St. Thomas	13·3	4.763	5.377
St. James	12·1	4.212	4.849
St. Peter	13	3.472	4.154
Speight's Town		1.066	1.621
St. Andrew	13·7	3.611	3.961
St. Lucy	13·6	4.018	4.897
Auf Schiffen und Booten	.	447	1

Unter dem männlichen Theile der Einwohnerschaft zählt man: 1863 Grundbesitzer; 6848 Ingenieure, Künstler und Mechaniker; 1078 Kaufleute und Gehilfen derselben; 817 Händler; 1499 Handwerker; 2994 Hausirer u. dgl.; 41.270 Arbeiter.

*) Nach einem Berichte des k. k. Fregattencapitäns Joseph Lang, welcher als Commandant der zu Ende des vorigen Jahres mit den ausgemusterten Seecadetten der Marine-Akademie auf eine Uebungsreise entsendeten Corvette „Dandolo“ beauftragt war, die wirthschaftlichen Zustände der von ihm berührten Seeplätze in den Bereich seiner Beobachtungen einzubeziehen. (Anm. d. Red.)

Die Hauptstadt der Insel ist Bridgetown, welches in der Carlisle-Bay im Süd-Westen der Insel liegt und mit der dazu gehörigen St. Michaels-Pfarre 48.587 Bewohner hat. Nur wenige Häuser sind aus Stein gebaut, und diese werden zumeist von Weissen bewohnt. Die Häuser der Farbigen bestehen nur aus Holz und sind oft so klein, dass sie kaum nothdürftig Menschen beherbergen können.

Bridgetown ist der Sitz des Civilgouverneurs und der Spitzen der Behörden. Folgende Staaten sind daselbst durch Consuln vertreten: Deutschland, Frankreich, Holland, Dänemark, Schweden und Norwegen, Portugal, die Vereinigten Staaten, Venezuela und Peru.

Die finanziellen Verhältnisse der Insel gestalteten sich in den Jahren 1873 bis 1876 folgendermassen:

Jahr	Einnahmen	Ausgaben
	Pfund Sterling	
1873	123.676	121.796
1874	123.868	123.961
1875	132.122	126.844
1876	117.057	123.727

In den Einnahmen ist das Erträgniss der Zoll- und Hafengebühren, der Post, der Steuern für Geschäfte etc. inbegriffen.

Unter die Ausgaben gehören die Besoldungen der öffentlichen Beamten, allgemeine Wohlthätigkeitsinstitute, Erhaltung der Strassen, der öffentlichen Gebäude etc.

Als Verkehrsmünze gilt auf der Insel Barbadoes die englische, doch werden die meisten Rechnungen in mexikanischen Dollar durchgeführt. Englisches Gold und Silber ist sehr wenig in Umlauf; ausserdem kann man noch spanische, mexikanische und columbische Dollar finden; sonstiges fremdes Geld wird höchst selten angetroffen. Die Gesammthöhe des auf der Insel in Circulation befindlichen Geldes wird auf 40.000 Pfd. Strlg. geschätzt.

In Barbadoes giebt es nur ein Bankinstitut, nämlich die Colonialbank, welche ihre Geschäfte durchschnittlich in folgender Weise ausführt:

	Einkauf	Verkauf
	Für 100 Pfd. Strlg.	Für 100 Pfd. Strlg.
Wechsel auf 90 Tage	Doll. 482·50	Doll. 487·50
„ „ 60 „	„ 483·50	„ 490·50
„ „ 30 „	„ 484·50	„ 492·50
„ „ Sicht	„ 485·50	„ 495
Pfund Sterling	Doll. 4·80	Doll. .
Sovereign	„ .	„ 4·80
Doublone	„ 15·36	„ 16
Amerik. Adler	„ 9·44	„ 10

Was die Ein- und Ausfuhr anbelangt, so ist vorab zu bemerken, dass Barbadoes als Anlaufstation gleichzeitig einen Absatzpunkt für die leewärts liegenden Inseln bildet, weshalb sein Import und Export um die diesfälligen Belange grösser erscheint.

Die lebhafteste Periode für das Geschäft ist die trockene Jahreszeit, hauptsächlich der Monat März, wo oft 200 und noch mehr Schiffe in der Carlisle-Bay, dem Hafen von Bridgetown, der übrigens keineswegs auf starken Verkehr und schnelle Expedition eingerichtet ist, vor Anker liegen. Dieselben kommen zumeist in Ballast aus Südamerika, und suchen in Barbadoes Nachricht oder Ladung.

Der Waarenverkehr in Ein- und Ausfuhr gestaltete sich während der 3 Jahre 1874—1876 folgendermassen:

Provenienz oder Bestimmung	1874 Import	1874 Export	1875 Import	1875 Export	1876 Import	1876 Export
	Pfund Sterling					
England	384.782	559.566	443.090	782.434	392.711	458.668
Britische Besitzungen:						
Colonien . . .	80.745	91.224	92.563	119.866	70.136	73.848
Westindien . .	36.453	190.324	35.704	210.160	33.747	211.160
Guiana	19.252	48.071	26.096	58.887	25.567	34.025
Calcutta . . .	432	.	5.619	.	7.775	.
	136.882	329.619	159.982	388.913	137.225	319.033
Fremde Länder:						
Ver. Staaten . .	457.482	207.604	483.235	266.417	442.150	161 819
Westindien . .	6.228	30.448	9.122	25.142	14.750	17.942
Holländisch-Guiana	1.952	13.475	1.297	11.673	2.709	6.798
Dänemark . . .	1.620	.	712	.	371	.
Frankreich . .	1.484	.	3.651	.	524	.
Italien	.	.	6	.	.	.
Portugal . . .	.	.	285	.	.	.
Holland	.	.	945	.	985	.
Wallfischfänger .	10.185	.	7.418	.	10.316	.
Venezuela . . .	362	.	.	329	.	.
Buenos Ayres .	138	.	349	.	.	.
Montevideo . .	3.434	.	11.121	.	.	.
Bolivia	.	.	2.500	.	3.557	.
Madeira	362	.	.	.	.	.
Peru	25.093	.	63.500	.	21.500	.
Schweden . . .	845	.	.	.	.	.
Capverdische Inseln	755	53	274	.	180	.
Andere	.	.	.	.	745	.

Die wichtigeren Gegenstände der Einfuhr im Jahre 1876 sind:

Waarengattung	Provenienz	Werth. Pfd. Strlg.
Gedruckte Bücher	England, Amerika, Westindien . .	2.742
Kleie und Kleienmehl	England, Ver. Staaten, Buenos Ayres	1.316
Brod	England und Colonien, Ver. Staaten, Guiana	27.363
Butter	England und Colonien, Ver. Staaten, Guiana	32.023
Kerzen	England und Colonien, Ver. Staaten, Guiana	4.869
Wägen	England, Ver. Staaten, Britisch-Westindien	2.600
Fässer und Kisten	England und Colonien, Ver. Staaten, Guiana	670
Zahme Thiere	Westindien	4.398
Käse	England und Colonien, Ver. Staaten, Guiana	4.275
Cigarren und Cigaretten	England, Westindien	2.043
Uhren	England, Ver. Staaten, Westindien	223
Kohlen und ähnliche Brennstoffe . .	England, Ver. Staaten, Brasilien .	10.909

Waarengattung	Provenienz	Werth, Pfd. Strlg.
Kaffee	Englische Colonien, Guiana, West-Indien, Granada	6.235
Seile, Taue etc.	England, Ver. Staaten, Westindien	1.287
Getreide	England und Colonien, Ver. Staaten, Holland, Dänemark, Buenos Ayres	43.345
Droguerien	England und Colonien, Ver. Staaten, Westindien	4.568
Erdwaaren	England und Colonien, Ver. Staaten	3.393
Getrocknete Fische	England und Colonien, Ver. Staaten	47.155
Gesalzene Fische	England und Colonien, Ver. Staaten	6.145
Mehl	England und Colonien, Ver. Staaten, Westindien, Holländisch-Guiana	184.885
Früchte und Gemüse	England und Colonien, Ver. Staaten, Guiana	4.867
Möbel	England und Colonien, Ver. Staaten, Bermuda	2.245
Glas und Porzellan	England und Colonien, Guiana, Ver. Staaten, Westindien	2.499
Guano	England, Peru	21.500
Eisenwaaren	England und Colonien, Ver. Staaten	34.507
Hartes Holz	England und Colonien, Ver. Staaten, Bermuda	3.241
Heu und Stroh	England und Colonien, Ver. Staaten, Buenos Ayres	179
Fassdauben	England und Colonien, Frankreich	13.485
Pferde	England und Colonien, Ver. Staaten, Buenos Ayres	5.700
Eis	Nordamerika	1.037
Schmuckwaaren	England, Ver. Staaten, Westindien, Guiana	1.933
Fett	England, Ver. Staaten, Westindien	22.512
Leder	England und Colonien, Ver. Staaten	4.700
Leinen- und Baumwollwaaren	England und Colonien, Ver. Staaten, Westindien	155.746
Stabholz	Ver. Staaten, Westindien, englische Colonien	11.937
Maschinen	England, Ver. Staaten	6.141
Spirituosen	England, Dänemark, Ver. Staaten, Westindien	9.552
Zündhölzchen	England, Ver. Staaten	2.828
Gesalzene Lebensmittel	England und Colonien, Ver. Staaten	50.600
Melasse	Westindien, Guiana	3.279
Maulthiere	Ver. Staaten, Buenos Ayres	8.385
Musikalische Instrumente	England, Ver. Staaten, Britisch-West-Indien	1.848
Nitrat und Soda	England	1.875
Oele	England, Ver. Staaten	39.850
Wallfischöl	Wallfischfänger	10.316
Parfümerien	England, Ver. Staaten, Westindien	1.856
Schiess- und Sprengpulver	England	1.241

Waarengattung	Provenienz	Werth, Pfd. Strlg.
Reis	England und Colonien	40.790
Salz	England, Westindien	1.822
Schafe	England und Colonien, Ver. Staaten, Westindien	726
Seife	England, Ver. Staaten	6.717
Branntwein, Spiritus, Liqueure etc.	England und Colonien, Ver. Staaten, Westindien	15.725
Rohzucker	Philippinen, Westindien, Guiana	2.222
Raffinirter Zucker	England, Ver. Staaten, Westindien	5.037
Thee	England	3.509
Tabak	England und Colonien, Ver. Staaten, Guiana, Chili, Peru, Westindien	14.670
Wein	England und Colonien, Westindien	6.111
Bauholz	Englische Colonien, Ver. Staaten, Westindien, Guiana	4.240
Bretter	England, Ver. Staaten	22.772

Das Gesammterträgniss an Einfuhrzoll wird für 1876 mit 59.759 Pfd. Strlg. angegeben, wobei jedoch zu beachten kommt, dass fast alle Verbrauchsgegenstände für den Gouverneur und das Militär, die Materialien für öffentliche Bauten und für die Wasserwerke der Insel, die Arzneiwaaren für das Spital u. a. zollfrei sind.

Bezüglich des Imports, an welchem sich die österreichisch-ungarische Industrie in keiner Weise betheiligte, ist noch Folgendes zu bemerken:

Obwohl Barbadoes im Verhältniss zu den umliegenden Inseln am meisten bevölkert ist, werden doch nicht alle importirten Artikel am Platze selbst consumirt, sondern finden ihren Weg nach den benachbarten Inseln oder nach Westindien.

Getreide und Mehl wird vorzüglich aus Amerika eingeführt; ersteres erreicht einen Durchschnittspreis von 16 s., letzteres von 25 s. pr. Fass. Glas kommt vorwiegend aus England; Perlen und Glasschmuck sind wenig im Gebrauch.

Nutzholz, Brennholz und Möbel liefert hauptsächlich Amerika. Da die Insel selbst kein Brennholz besitzt, so ist der Verbrauch von Kohlen bedeutend. Fassdauben kommen aus England und Frankreich, Zündhölzchen aus England und den Vereinigten Staaten. Letztere haben pr. Gros einen Preis von 4 s.

Musikalische Instrumente stammen aus England und Amerika, Claviere vorwiegend aus New-York.

Wein wird aus England und einigen seiner Colonien eingeführt. Pferde, die aus England und den Vereinigten Staaten kommen, erreichen pr. Stück einen Durchschnittspreis von 20 Pfd. Strlg.

Als Zugvieh werden auf Barbadoes fast ausschliesslich Maulthiere verwendet, welche aus den Vereinigten Staaten und Buenos Ayres zur Einfuhr gelangen. Schlachtvieh kommt zumeist aus Nordamerika.

Bezüglich der im Jahre 1876 stattgefundenen Ausfuhr der Colonie Barbadoes sind folgende Artikel als die wichtigeren hervorzuheben:

Waarengattung	Bestimmung	Werth, Pfd. Strlg.
Brod	Westindien	2.836
Talgkerzen	„	7.171
Luxuskerzen	„	65
Wägen	Britisch-Guiana, Britisch-Westindien	261
Hornvieh	„ „	120
Cement	„ „	312
Käse	„ „	2.240

Waarengattung	Bestimmung	Werth, Pfd. Strlg.
Cigarren	England, Nordamerika, Westindien	225
Kaffee	England und Colonien, Bermuda	1.052
Getreide	Westindien, Guiana	6.238
Mehl	" "	83.944
Getrocknete und gesalzene Fische	" "	19.349
Eingepökelte Fische	" "	1.886
Baumwolle	England	110
Früchte	Westindien, Guiana	2.305
Guano	Britisch-Westindien, Guiana	21.010
Häute	England und Colonien, Vereinigte Staaten, Indien	1.584
Holz	Britisch-Westindien, Guiana	3.453
Pferde	" "	1.846
Fett	Westindien, Guiana	10.616
Zündhölzchen	" "	2.763
Sulphate	Britisch-Westindien, Guiana	954
Gesalzene Lebensmittel	" "	24.421
Melasse	England und Colonien, Ver. Staaten, Westindien, Bermuda	108.609
Soda	Westindien, Britisch-Guiana	900
Oel	" "	15 296
Maulthiere	" "	5.835
Wallfischöl	Amerika, Britisch-Indien	11.973
Reis	Westindien, Guiana	10.775
Seife	" "	2.118
Spirituosen	" "	3.211
Rum und Wachholderbranntwein	England und Colonien	1.461
Stabholz	Westindien, Guiana	6.871
Raffinirter Zucker	Westindien	2.665
Tamarinde	England	733
Thee	Westindien	132
Tabak	Westindien, Guiana	8.552
Wein	" "	889
Rohzucker	England und Colonien, Ver. Staaten, Westindien, Bermuda	570.198

Die Production der Insel beschränkt sich auf Zucker, Rum, Baumwolle und Tamarinde. Ausserdem ist Bridgetown ein Anlaufhafen für Wallfischfahrer, wodurch sich der namhafte, hauptsächlich nach den Ver. Staaten gerichtete Export von Wallfischöl erklärt.

Der Hauptausfuhrartikel der ganzen Insel ist jedoch Zucker. Bis in die unmittelbare Nähe der Stadt befinden sich Zuckerpflanzungen, welche mit grosser Mühe auf dem keineswegs sehr fruchtbaren Boden angelegt wurden. Ueberall erblickt man Windmühlen, welche theils zum Zerquetschen des Zuckerrohrs und theils zum Betrieb der Bewässerungsapparate benützt werden.

Der Exportwerth der eigenen Erzeugnisse der Insel beziffert sich für die Jahre 1871—1876 wie folgt:

Waarengattung	1871	1874	1875	1876
		Pfund Sterling		
Melasse	155.943	129.044	177.908	108.609
Rohzucker	809.175	710.325	976.826	570.198
Raffinirter Zucker	1.235	787	1.273	2.665
Wachholderbranntwein	2.571	1.499	1.057	1.223
Rum	3.815	1.260	334	238
Tamarinde	332	635	515	733
Baumwolle	2.353	736	414	110
Wallfischöl	1.256	10.550	7.255	11.973

Einen merklichen Rückgang hat der Export der Baumwolle erlitten. Die Cultur dieser Pflanze wirft nämlich kaum so viel ab, als der diesfällige Arbeitslohn beträgt, weshalb auch Production und Ausfuhr immer kleiner werden.

Alle Exportartikel, die nicht eigenes Product der Insel sind, bilden lediglich den Gegenstand des Zwischenhandels mit den Inseln Sta. Lucia, Martinique und der leewärts gelegenen Inselgruppe, für welche Barbadoes in gewisser Beziehung das Entrepot abgibt.

Der gesammte Schiffsverkehr gestaltete sich in den Jahren 1874—1876 folgendermassen:

Nationalität der Schiffe	1874		1875		1876	
	Schiffzahl	Tonnengehalt	Schiffzahl	Tonnengehalt	Schiffzahl	Tonnengehalt
England	101	52.975	130	63.547	112	61.103
Canal-Inseln	2	352	1	146	2	218
Britische Colonien in Nordamerika	117	18.467	151	23.350	112	16.357
Bermuda	5	345	8	845	8	617
Britisch-Westindien	606	26.347	550	25.725	530	24.337
Britisch-Guiana	167	14.822	178	17.630	132	11.903
Westküste von Afrika	1	280	1	186		.
Ver. Staaten	206	50.780	187	45.041	164	37.795
Westindien	90	6.075	76	4.940	66	5.088
Holländisch-Guiana	23	1.334	21	1.412	17	1.010
Brasilien	14	3.922	17	4.251	20	5.689
Buenos Ayres	7	2.908	15	6.248	6	2.261
Peru	2	1.960	11	5.131	2	1.001
Frankreich	1	346	3	1.203	1	277
Spanien	1	181	1	488	.	.
Schweden	1	183	.		.	.
Dänemark	1	230	1	158	1	158
Azoren	2	256	1	200	2	264
Madeira	2	392	2	618	.	.
Canarische Inseln	2	325	.	.	1	299
Capverdische Inseln	4	649	2	498	2	438
Wallfischfänger	6	1.183	9	1.377	14	2.942
Italien	.	.	1	514	.	.
Gibraltar	.	.	1	186	.	.
St. Helena		.	2	582	.	.
Bolivia	.	.	1	358	.	.
Holland	.	.	1	213	1	220
Portugal	.	.	2	497	1	213
Cap der guten Hoffnung	.	.	.	.	4	1.414
Philippinen	.	.	.	.	1	931
Zusammen	1.361	184.312	1.373	205.344	1 199	174.535

Der Postverkehr mit Europa findet nur einmal im Monat statt. Der betreffende Dampfer kommt gewöhnlich jedesmal am 15. von England, übergiebt Briefschaften und Frachten für Barbadoes und geht dann nach den übrigen Inseln Westindiens weiter, von wo er wieder am letzten des Monats eintrifft, um am 10. des nächstfolgenden Monats die Rückreise nach Europa anzutreten.

Dampferfrachten sind hier selten, die meisten Frachtgüter werden mittels Segel-Schiffen eingebracht und exportirt. Die Fahrzeuge liegen in der offenen Rhede, jedoch ziemlich gesichert gegen den vorherrschenden Wind und Seegang.

Die Mündung eines kleinen Flusses wurde zu einem Canal für Schiffsausbesserungen (Careenage) ausgebaggert, in welchem jedoch nur Schiffe unter 60 Tonnen oder havarirte Fahrzeuge grösserer Gattung einlaufen dürfen.

Für das Vertäuen in der Careenage ist eine tägliche Gebühr von 1 Cent pr. Tonne, und wenn das Schiff ein- oder ausladet, das Doppelte zu entrichten.

Die Hafengebühren für auf der Rhede liegende Schiffe sind folgende: Hafengeld pr. Tonne 0·57 Doll., Hafencapitänstaxe 6 Doll.; Polizeitaxe: von 300 Tonnen aufwärts 4 Doll., von 200 Tonnen aufwärts 3 Doll., von 100 Tonnen aufwärts 2·50 Doll., unter 100 Tonnen 2 Dollar.

Kostspielig sind die Lichter-, Stau- und Wagekosten, indem die Lichterboote gemiethet werden müssen. Fast jeder grössere Kaufmann hat seinen eigenen Lade-Krahn, dessen Benützung jedoch wieder vom Schiffe zu bezahlen ist. Für Zucker betragen die Lichterkosten 1 s. pr. Oxhoft von 18—20 Ctr. brutto.

Nach Ausladung und Verzollung stellen sich die Preise der Consumtionsartikel im Handeinkauf durchschnittlich wie folgt:

	L.	s.	d.
Weizenmehl pr. Fass von 196 lb.	1	13	4
Weizenbrod pr. lb.	.	.	3
Hornvieh pr. Stück	15	.	.
Pferde „ „	40	.	.
Schafe „ „	1	13	.
Schweine „ „	1	5	.
Milch pr. Gallone	.	1	4
Butter, frische, pr. lb.	.	1	.
„ gesalzene, pr. lb.	.	1	8
Käse pr. lb.	.	1	6
Rindfleisch pr. lb.	.	.	10
Hammel pr. lb.	.	1	.
Schweinefleisch pr. lb.	.	.	6
Reis pr. lb.	.	.	3
Kaffee pr. lb.	.		10
Thee „ „	.	3	4
Rohzucker pr. lb.	.	.	7
Salz pr. lb.	.	.	0·5
Weine pr. Dutzend Flaschen	1	13	4
Brandy pr. Gallone	.	16	8
Bier pr. Dutzend Flaschen	.	10	6
Tabak pr. lb.	.	2	6

Die Insel und Colonie Barbadoes befindet sich in geordneten Finanzverhältnissen; die Auslagen werden durch die Einkünfte vollkommen gedeckt. Die Verwaltung befindet sich gegenwärtig in den Händen eines Civilgouverneurs, welchem ein Rath und das Parlament zur Seite steht. Barbadoes hat seinen eigenen Gerichtshof, Steueramt, Postanstalt, Sanitätsamt, Bank, Leuchthauscommission, Admiralsrath für

Seenfälle, eine eigene Markt- und Sicherheitspolizei, zwei Krankenhäuser, ein Irrenhaus. Zahlreiche Schulen und Erziehungsanstalten, darunter drei Seminarien, sorgen für den Unterricht. In den einzelnen Districten befinden sich verschiedene Wohlthätigkeitsinstitute. Auf der Insel erscheinen 5 Zeitungen, theils als Tages-, theils als Wochenblätter.

Die Bevölkerung ist in steter Zunahme begriffen, wozu die Einwanderung das Ihrige beiträgt. Im Jahre 1873 zählte man 2901 Einwanderer; in 1874: 2448; in 1875: 2287; in 1876: 2410; in diesen 4 Jahren zusammen also ein Zuwachs von 10.046 Personen, wogegen nur 5136 Personen die Insel verliessen.

Die Sklaverei ist schon seit langer Zeit aufgehoben und der Import von Culis nicht gestattet. Die schwarze Bevölkerung soll intelligenter als diejenige der andern Colonien sein.

Bridgetown ist durch ein unterseeisches Telegraphenkabel mit New-York verbunden.

Die sanitären Verhältnisse von Barbadoes sind vorzüglich; es ist die gesündeste aller westindischen Inseln und wird häufig von Brustkranken aufgesucht. Das Thermometer steht das ganze Jahr hindurch zwischen 77 und 84° Fahrenheit, und da die Insel wenig hoch ist, so herrscht fast überall eine frische Seebrise.

Die Zeit von November bis März zeichnet sich durch geringe Niederschläge aus; dagegen kommen in den übrigen Monaten des Jahres ausgiebige Regen vor.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Gerenten des k. und k. Consulates in Singapore Martin Suhl zum unbesoldeten Consul dortselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 7. Mai 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Handelsmann M. Thörl in Harburg zum unbesoldeten Viceconsul dortselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consular-Gebühren allergnädigst zu ernennen geruht

(Allerhöchste Entschliessung vom 13. Mai 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem Consul in Adrianopel Karl Sax taxfrei den Orden der eisernen Krone dritter Classe und dem Geronten des Viceconsulates in Philippopel Julius Abramovich v. Adelburg das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 30. Mai 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Honorarkanzler bei dem k. und k. Generalconsulate in Liverpool Georg Behrend zum Honorar-Viceconsul daselbst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 31. Mai 1878.)

— Der k. und k. Consul Theodor Neumann in Widdin hat einen zweimonatlichen Urlaub angetreten, und wurde der dortige Postexpedient Rudolph Schnell mit der interimistischen Leitung der Consulatsgeschäfte betraut

— Der k. und k. Consul Paul Reglia in Durazzo hat sich auf Urlaub begeben und den Consulatskanzlisten Bartholomäus Siroky mit der zeitweiligen Leitung der Amtsgeschäfte betraut.

— Der absolvirte Zögling der k. und k. orientalischen Akademie Wilhelm v. Tóth wurde zum Consulareleven ernannt.

— Der k. und k. Viceconsul und Leiter der k. und k. Consularagentie in Pirgos, Johann Ghika, ist gestorben.

— Der k. und k. Viceconsul und Consularagent Alexander Catafago in Saïda ist gestorben, und wurde dessen Sohn Albert Catafago mit der einstweiligen Leitung der Consulats-Geschäfte betraut.

Die wirthschaftlichen Ergebnisse des Jahres 1877 in Grossbritannien.

Allgemeine Bemerkungen.

London. Es dürfte selbst dem optimistischsten Beobachter schwer fallen, auf die finanziellen, gewerblichen und commerziellen Verhältnisse des jüngstverflossenen Jahres 1877 auch nur mit einiger Genugthuung zurückzublicken.

Wirren im politischen und volkswirthschaftlichen Leben eröffneten das Jahr, der weitere Verlauf brachte einen blutigen Krieg im Osten, Furcht und Misstrauen im übrigen Europa, eine schwere politische Krisis in Frankreich, eine verheerende Hungersnoth in Indien und China.

Die natürliche Folge aller dieser Ereignisse war eine Gedrücktheit des Handels, ein Fallen der Preise und Arbeitslöhne, sowie eine allgemeine Missstimmung der Producenten nicht nur in England, sondern auf dem ganzen Continent.

Unter den Arbeitern der Eisen- und Kohlenbezirke Englands herrschte grosses Elend, dessen Hauptursachen wohl in den ausgedehnten Strikes der Arbeiter, sowie in der misslichen Lage des Eisenhandels der nördlichen, mittleren und Wallis'schen Districte zu Tage traten.

Die erstere dieser Ursachen hätte vielleicht durch tactvolles und gemässigtes Vorgehen der Betheiligten behoben oder wenigstens gemildert werden können.

Viel schwerer ist es, eine Erklärung des zweiten Umstandes zu finden; doch hängt derselbe damit zusammen, dass der gesteigerte Bedarf an Stahlschienen in Amerika und Deutschland, welche in früheren Jahren aus England eingeführt wurden, neuester Zeit in den beiden Ländern selbst seine Deckung fand.

Die Zahl der im Jahre 1877 im Betriebe gestandenen Hochöfen betrug im Vergleich zum Vorjahre nur 1/3, obwohl aus manchen Gegenden die Bestellungen sich mehrten.

Nach Australien wurden im letzten Jahre 80.000 Tonnen Eisenschienen exportirt, gegen 30.000 Tonnen in 1876.

Die Ausfuhr nach Indien stieg in derselben Periode von 55.000 auf 95.000 Tonnen, und auch in Brasilien vermehrte sich der Bedarf an diesem Artikel.

Im engsten Zusammenhange mit der Eisenindustrie stehen die Kohlenproduction und der Kohlenhandel Englands, die im Jahre 1877 begreiflicher Weise arg in Mitleidenschaft gezogen wurden.

Die Fluctuationen des Geldmarkts waren auch im vergangenen Jahre ein getreuer Spiegel der Handelsverhältnisse Englands und es kann gewiss nur eine ermuthigende Beobachtung sein, dass die Nachfrage nach dieser unerlässlichen Triebfeder des volkswirthschaftlichen Räderwerks gegen Ende des Jahres zunahm, was auf die gehoffte Wiederbelebung in Handel und Industrie hindeutet.

Im Jahre 1876 blieb der Minimalcours der Bank von England die letzten 9 Monaten hindurch 2 pCt.; in 1877 erhielt sich der Cours nur 6 Wochen lang auf diesem Minimum, und auch der Platzcours fiel nur selten unter diesen Stand.

Im Jahre 1877 wurden nur wenig fremde Anlehen gesucht und auch diese fanden nur schwache Aufnahme.

Die nachstehende Uebersicht giebt ein Bild des Standes der hauptsächlicheren ausländischen Werthpapiere am Ende der letzten zwei Jahre:

Werthpapiere	Schlusspreise am 30. December 1876	Schlusspreise am 29. December 1877	Zu- oder Abnahme in 1877
Argentinische 6 pCt. 1868	68	71	+ 3
„ „ 1871	59	64	+ 5
Oesterreichische Silberrente	54	56	+ 2
Bolivianische 6 pCt.	18	24	+ 6
Brasilianische 5 pCt. 1871	92	92	.
Buenos Ayres 6 pCt. 1873	64	63	— 1
Chilenische 5 pCt. 1870	84	87	+ 3
Colombo'sche 4½ pCt.	24	37	+13
Romanische 8 pCt.	81	89	+ 8
Aegyptische 7 pCt. 1864	64	74	+10
„ 9 pCt. 1867	65	71	+ 6
„ des Khedive	40	43	+ 3
„ Präferenz 5 pCt.	59½	53¾	— 5¾
„ unificirte	41½	53¾	+12¼
Französische 5 pCt. Rente	104	107½	+ 3½
Ungarische 5 pCt. 1873	56	62	+ 6
„ 6 „ 1874	75½	88	+12½
Italienische 5 pCt. Rente	71½	73¼	+ 1¾
Japanesische 7 pCt.	105	105	.
Mexikanische	7	7½	+ ½
Peruanische 6 pCt. 1870	18	11½	— 6½
„ 5 „ 1872	15½	10¼	— 5¼
Portugiesische 3 pCt.	54¾	51	— 3¾
Russische 6 pCt. 1864	84	80	— 4
„ 5 pCt. 1870	85	82	— 3
„ „ 1872	80	77½	— 2½
„ „ 1873	79½	77	— 2½
„ 4½ pCt. 1875	73½	70	— 3½
„ 4 pCt. Nicolai	70½	68½	— 2
Sardinische 5 pCt.	87	87	.
Spanische 3 pCt. (jetzt 1 pCt.)	14½	12¾	— 1¾
„ 2 „	23½	27¾	+ 4¼
„ Quecksilber 5 pCt.	92	96	+ 4
Schwedische 5 pCt. 1868	107	107	.
Türkische „ 1854	52½	49	— 3½
„ 6 pCt. 1858	15	10	— 5
„ „ 1862	14	9¼	— 4¾
„ 5 pCt. Allgemeine Schuld	11½	9¼	— 2¼
„ 6 pCt. 1869	12	9	— 3
„ 4½ pCt. 1871	36	34	— 2
„ 9 pCt. Schatzscheine	20	14	— 6
„ 6 pCt. 1873	11¾	9	— 2¾
Vereinigte Staaten 6 pCt. 1867	108½	105½	— 3
„ „ 5 pCt. funded	107¼	105½	— 1¾
„ „ 4½ pCt.	104¼	103½	— ¾
Uruguay'sche 6 pCt.	26	22	— 4
Venezolanische 6 pCt.	15	11	— 4

Allgemeine Lage der Landwirthschaft, des Handels und der Industrie.

Landwirthschaft.

Der Chef des statistischen und Handels Departement des hiesigen Board of Trade hat über die in Grossbritannien während der letzten 3 Jahre mit den verschiedenen Getreidearten bebauten Grundflächen folgende Tabellen veröffentlicht:

Jahr	Weizen	Gerste	Hafer	Kartoffeln	Hopfen
	Englische Joch				
1875	3,312.481	2,509.701	2,661.009	522.653	69.171
1876 . . .	2,995.957	2,533.109	2,798.430	505.088	69.999
1877	3,168.540	2,417.588	2,754.179	512.471	71.317

Derselben Quelle ist der nachstehende Ausweis über die in 1877 gegenüber den beiden Vorjahren eingetretene Zu- oder Abnahme der Cultur dieser Getreidearten entlehnt:

	Weizen	Gerste	Hafer	Kartoffeln	Hopfen
	Englische Joch				
gegen 1876	+ 172.583 oder 5·8 pCt.	— 115.521 oder 4·6 pCt.	— 44.251 oder 1·6 pCt.	+ 7.383 oder 1·5 pCt.	+ 1.318 oder 1·9 pCt.
gegen 1875	— 173.941 oder 5·2 pCt.	— 92.113 oder 3·7 pCt.	+ 90.170 oder 3·4 pCt.	— 10.182 oder 1·9 pCt.	+ 2.146 oder 3·1 pCt.

Aus diesen Zusammenstellungen wird ersichtlich, dass der Ackerbau mit geringen Abweichungen stationär geblieben ist.

Mr. James Glaisher, Secretär der britischen meteorologischen Gesellschaft, hat eine Tabelle der meteorologischen Beobachtungen während der letzten 100 Jahre veröffentlicht, aus welcher hervorgeht, dass das Klima dieses Landes innerhalb der bezeichneten Periode stetig wärmer geworden ist, und zwar jährlich im Durchschnitt um 0·11 Grad.

Die Durchschnittswärme des Jahres ist gegenwärtig um 2° höher als in 1771. Mr. Glaisher meint, dass nach dieser stufenweisen Steigerung der Temperatur ein entsprechendes Fallen derselben eintreten werde.

Der Viehstand des Landes erlitt während der letzten 3 Jahre trotz der immer häufiger auftretenden Viehseuche nur geringe Veränderungen, und der steigende Fleischconsum in England findet seine Deckung hauptsächlich in dem vom Auslande importirten frischen und conservirten Fleische.

Der Viehstand in England stellt sich für die letzten 3 Jahre wie folgt:

Jahr	Hornvieh Stück	Schafe Stück	Schweine Stück
1875	6,012.824	29,167.438	2,229.918
1876	5,846.302	28,172.951	2,293.620
1877	5,697.280	28,168.815	2,498.659

Es hat somit von 1876 auf 1877 der Stand des Hornviehs um 149.022 Stück oder 2·5 pCt., derjenige der Schafe um 4136 Stück abgenommen, dagegen die Anzahl der Schweine um 205.039 Stück oder 8·9 pCt. sich vermehrt.

Im Jahre 1877 wurde die Einfuhr von lebendem Vieh fast aus ganz Europa nach England gesetzmässig verboten, wozu die Einschleppung der Rinderpest aus Deutschland durch verseuchtes Vieh Anlass gab.

Gleichwohl erlitt der Fleischvorrath in England dadurch keinen Abbruch und die Preise stiegen selbst in London nicht. Dies ist hauptsächlich der von Jahr zu Jahr zunehmenden Einfuhr von frischem und präservirtem Fleische zu verdanken, worüber die nachstehende Tabelle näheren Aufschluss giebt:

	1876 Centner	1877 Centner	Zu- oder Abnahme in 1877 Centner
Rindfleisch, frisch oder nur wenig gesalzen ..	96.847	412.034	+ 315.187
Fleisch verschiedener Art, besonders frisches Schaffleisch	66.198	93.433	+ 27.235
Fleisch, conservirt, nicht gesalzen	208.363	388.465	+ 180.102
Frisches Schweinfleisch	20.309	7.712	— 12.597
Im Ganzen . .	391.717	901.644	+ 509.927

Da man annimmt, dass durch die Abnahme der Vieheinfuhr die Quantität des lebend importirten Fleisches sich um 353.298 Centner vermindert habe, so findet dieser Ausfall durch die nachgewiesene Zunahme des Importes von frischem Fleisch reichliche Deckung.

Schon jetzt beträgt die Menge des letzteren 45 pCt. der ganzen Fleischeinfuhr (lebende Thiere mit eingerechnet), und es ist leicht vorauszusetzen, dass binnen wenigen Jahren die Quantität des in frischem und des in lebendem Zustande eingeführten Fleisches vollkommen gleich sein werde.

Die nachstehende Tabelle zeigt die im letzten Jahre erfolgte Abnahme der Einfuhr von lebendem Schlachtvieh:

Schlachtvieh	Durchschnitts-Gewicht pr. Stück Centner	1876 Centner	1877 Centner	Abnahme in 1877 Centner
Ochsen und Stiere	$5^3/_4$	860.108	758.511	101.597
Kühe	5	258.560	115.845	142.715
Kälber	1	41.286	28.279	13.007
Zusammen, Rindvieh . .		1,159.954	902.635	257.319
Schafe und Lämmer	$^1/_2$	456.417	381.984	74.433
Schweine	1	40.176	18.630	21.546
Gesammtgewicht . .	.	1,656.547	1,303.249	353.298

In den ersten 10 Monaten des vorigen Jahres wurden im Ganzen 1,692.559 Centner Fleisch eingeführt, während in der entsprechenden Periode von 1876 das Gewicht des importirten Schlachtviehes nur 1,656.547 Centner betrug.

Es ist wohl kaum nöthig, zu bemerken, dass diese gesammte Einfuhr nur einen sehr geringen Theil der in England verzehrten und im Lande selbst producirten Fleisch-Menge bildet.

Handel und Industrie.

Thee. Die sehr geringe Qualität der ersten Theesendungen aus China brachte am englischen Markte eine allgemeine Panik hervor, von der man sich erst gegen Ende der Saison erholte, und am Ende des Jahres waren die Preise wieder so fest wie je.

In den letzten Jahren war es schon beinahe zur Gewohnheit geworden, unter dem Namen von Thee allerlei werthloses Zeug nach England zu bringen, dessen Bestandtheile nur in sehr geringem Masse wirkliche Theeblätter waren.

Die Zollbehörden hatten daher strenge Instructionen, nur guten Thee zum Verbrauche des englischen Publicums gelangen zu lassen, und sind diesem Auftrage auch

insoweit nachgekommen, dass sie gefälschte und schlechte Waare zwar nicht vernichteten, aber von der Verzollung ausschlossen. Solcher Thee wurde dann wieder, hauptsächlich zum Gebrauche des Continents, ausgeführt.

Die folgenden statistischen Daten beziehen sich auf die Ein- und Ausfuhr, den Verbrauch und Vorrath von Thee in England in den letzten 7 Jahren:

Jahr	Thee aus China und Japan	Thee aus Indien	Gesammteinfuhr in England	Verbrauch im Lande	Ausfuhr	Vorrath am 31. December
	Millionen Pfund					
1870—1871 . . .	132	15·5	164·7	123·5	41·1	83·8
1871—1872 . . .	147	17·1	167·2	127·7	38·4	100·7
1872—1873 . . .	149	18	165·2	132	33·2	95·4
1873—1874 . . .	141·5	17·5	168·5	137·5	31	87·1
1874—1875 . . .	162	25·8	177·2	145·5	31·7	107·5
1875—1876 . . .	157·5	28·1	176·9	149.1	27·8	111·9
1876—1877 . . .	169	31·2	186·2	151·2	35	110·3

Die obigen auf die Einfuhr und den Vorrath bezüglichen Ziffern sind den amtlichen Zollausweisen entnommen; mehrere Millionen Pfund werden überdies wieder ausgeführt, bevor sie zur zollamtlichen Behandlung kommen, und es ist unmöglich, über diese Quantitäten genaue Daten zu liefern.

Zucker. Das Zuckergeschäft war im Jahre 1877 die Quelle mancher Enttäuschungen. Man hatte nämlich nur auf eine geringe Production und infolge dessen auf hohe und feste Preise gerechnet; gegen Ende des Jahres stellten sich jedoch diese Vermuthungen als irrig heraus, indem grosse Rübensendungen eintrafen und der im October vorhandene Vorrath von 15.000 Tonnen binnen kurzem auf 73.000 Tonnen stieg. Unter solchen Umständen fielen die Preise sehr schnell und erreichten beinahe die niedrigsten Notirungen des Jahres 1876.

In den 4 Haupthäfen Englands wurden in den letzten 2 Jahren während der Saison vom 1. October bis Ende December die folgenden Quantitäten von importirten Rüben registrirt:

Häfen	Angelangt 1877	Angelangt 1876	Abgeliefert 1877	Abgeliefert 1876	Vorrath am 31. December 1877	Vorrath am 31. December 1876
	Tonnen					
London	30.126	14.263	18.263	13.002	14.812	5.917
Liverpool	18.672	10.679	13.000	7.714	5.980	3.494
Clyde	39.748	5.058	29.726	4.879	12.040	534
Bristol	8.290	8.250	7.080	7.690	1.370	860
Zusammen . .	96.836	38.250	68.069	33.285	34.202	10.805

Die Schätzungen des Ergebnisses der letztjährigen Rübenernte in den Hanpt-Productionsländern Europa's ergaben folgende Resultate:

Frankreich	350.000	Tonnen
Deutschland	355.000	„
Oesterreich-Ungarn	235.000	„
Russland	250.000	„
Belgien	60.000	„
Holland	25.000	„
Zusammen . .	1,275.000	Tonnen
Zunahme gegen 1876	216.000	„

Die nachstehende Uebersicht bezieht sich auf den Handelsverkehr und den Verbrauch *) von rohem und raffinirtem Zucker in Grossbritannien während der letzten 5 Jahre:

Jahr	Einfuhr	Verbrauch	Ausfuhr	Vorrath am 31. December
		Tonnen		
1877	998.000	880.000	31.800	198.000
1876	918.489	920.000	49.518	112.500
1875	953.879	928.000	37.549	165.000
1874	844.429	836.000	26.344	180.000
1873	833.489	786.033	8.451	200.000

Kaffee. Die in den früheren 2 Jahren vorherrschende rückgängige Tendenz der Kaffeepreise erfuhr auch in 1877 keine Aenderung. Die Ursache davon ist sowohl in den allgemeinen unsicheren Handelsverhältnissen, als speciell in der reichlichen Kaffeeernte des letzten Jahres zu finden.

Auf Grund amtlicher Daten stellt sich der Kaffeehandel der letzten 7 Jahre folgendermassen dar:

Jahr	Einfuhr	Verbrauch	Ausfuhr	Vorrath am 31. December
		Tonnen		
1877	78.000	14.500	54.500	17.500
1876	67.069	14.885	61.000	8.747
1875	79.708	14.450	60.500	18.000
1874	70.704	14.223	54.000	14.000
1873	84.184	14.433	72.000	12.000
1872	74.586	14.134	70.500	13.500
1871	86.000	13.844	76.000	25.000

Reis. Die schwere Hungersnoth in Südindien hatte ein bedeutendes Schwanken der Preise während des ganzen vorigen Jahrs zur Folge. Die Unsicherheit im Handel mit diesem Colonialartikel wurde durch den russisch-türkischen Krieg nur noch gesteigert.

Merkwürdigerweise wurde in 1877 trotz des erwähnten Umstandes eine grössere Menge Reis als je zuvor auf Dampfern durch den Suezcanal aus Indien nach Europa verführt.

Die Verschiffungen betrugen im Ganzen 102.879 Tonnen; davon in: Rangoon 72.891 Tonnen, Bassein 14.167 Tonnen, Akyab 8220 Tonnen, Moulmein 7601 Tonnen. Im Jahre 1876 wurden 70.783 Tonnen, in 1875 72.905 Tonnen, in 1874 35.315 Tonnen, in 1873 48.618 Tonnen und in 1872 80.644 Tonnen verschifft.

Nachstehend folgt eine Uebersicht der Aus- und Einfuhr und des Consums von Reis in Europa während der letzten 3 Jahre:

Land	Einfuhr 1877	Einfuhr 1876	Einfuhr 1875	Ausfuhr und Verbrauch 1877	Ausfuhr und Verbrauch 1876	Ausfuhr und Verbrauch 1875
			in 1000	Tonnen		
Grossbritannien	293	288	365	273	300	280
Holland	54	64	70	55	63	70
Belgien	52	66	44	50	66	44
Bremen	64	67	68	73	64	64
Hamburg	43	30	37	34	16	33
Summe . .	506	515	584	485	509	491

*) Seit Abschaffung der Zuckersteuer im Jahre 1874 kann der einheimische Verbrauch, da es an amtlichen Daten fehlt, nur schätzungsweise bestimmt werden.

Wein. Auch der Weinhandel ist von den Einflüssen der ungünstigen commerziellen Verhältnisse des Jahres 1877 nicht verschont geblieben, wie dies aus der folgenden Tabelle ersichtlich ist:

Jahr	Einfuhr	Verbrauch	Ausfuhr	Vorrath am 31. December
	F ä s s e r			
1871	168.585	153.186	17.080	129.760
1872	186.048	159.188	18.921	136.919
1873	207.610	170.067	17.500	147.903
1874	172.397	163.060	15.571	139.139
1875	174.168	163.673	15.671	131.502
1876	188.394	176.046	14.770	126.630
1877	184.109	168.161	13.889	124.893

Im vorigen Jahre wurde von vielen Seiten die Agitation für eine Herabminderung der Weinzölle fortgesetzt, jedoch bisher ohne Resultat.

Wolle. Unsicherheit war der Hauptcharakterzug des Wollmarktes im Vereinigten Königreiche; die politischen Verhältnisse in Europa und hauptsächlich die starken Convulsionen des Arbeitermarktes in England wirkten alle mit, um ein wenig befriedigendes Resultat herbeizuführen.

Die Production dieses Rohmaterials stieg hauptsächlich in den englischen Colonien während der letzten Jahre in einem enormen Massstabe; diese Steigerung setzte eine entsprechende Entwickelung der Industrie und einen wachsenden Bedarf an den betreffenden Fabrikaten voraus.

Alle diese Erwartungen wurden enttäuscht und die Folge davon waren allenthalben schwere Verluste.

Nach Europa wurden in den letzten 4 Jahren folgende Quantitäten Wolle importirt:

Provenienz	1877	1876	1875	1874
		in 1000 Ballen		
Australien	823·7	771·3	699·6	651·5
Capcolonie	169·9	170·9	175·6	164·2
Rio de la Plata	277·0	272·1	247·8	245·9
Zusammen	1.270·6	1.214·3	1.123	1.061·6

Seide. Zu Anfang des Jahres 1877 kamen grosse Quantitäten dieses Artikels in England an, welche jedoch beinahe keinen Absatz fanden. Später erholten sich die Preise um ein Geringes, hauptsächlich in Folge der schwachen Seidenernte sowohl in Europa als in China, und das Jahr schloss ziemlich fest.

Baumwolle. Die Besserung, welche im Baumwollhandel während der letzten 3 Monate des Jahres 1876 eintrat, erweckte in betheiligten Kreisen einige Hoffnungen auf eine Besserung im folgenden Jahre; diese Hoffnungen wurden aber gründlich enttäuscht, denn seit dem amerikanischen Kriege hatte die Baumwollindustrie keine so schwere Krise zu bestehen, wie in 1877.

Die Ueberproduction und der Schwindel, welche in den Jahren 1870—1873 Amerika und einen grossen Theil Europa's beherrscht, und im Jahre 1873 in den Vereinigten Staaten, in Deutschland und Oesterreich zu einer Reihe schwerer Katastrophen geführt hatten, wirkten noch bis zum letztverflossenen Jahre verderblich fort.

Ausserdem sind der Baumwollhandel und die Baumwollindustrie auch durch den Krieg im Osten Europa's schwer heimgesucht worden.

Die nachstehend ausgewiesenen Preise der letzten 3 Jahre liefern hiefür den besten Beleg:

	Durchschnittspreis pr. Pfund			Zu- oder Abnahme in 1877 gegen	
	1875	1876	1877	1876	1875
Baumwolle.	d	d	d	d	d
Middling Upland	7 3/8	6 1/4	6 5/16	+ 1/16	— 1 1/16
Garne: Fair Dhollerah	5 .	4 1/2	5 3/16	+ 11/16	+ 3/16
30-Water Twist	12 7/16	11 3/16	10 5/8	— 9/16	— 1 13/16
40-Mule „	12 7/16	11 1/4	10 3/16	— 1 1/16	— 2 4/16
Druckercloth, 4 1/4 Pfd.	13 1/16	11 7/16	11 9/16	+ 2/16	— 1 8/16
„ 5 1/4 „	14 3/16	12 9/16	12 7/16	— 2/16	— 1 12/16
Shirting 7 Pfd.	13 1/8	11 3/8	11 1/8	— 2/8	— 2
„ 8 1/2 „	12	10 3/4	10 1/2	— 1/4	— 1 1/2
Durchschnittspreis von 30- und 40-Twist	12 1/2	11 1/4	10 3/4	— 1/2	— 1 3/4 .
Durchschnittspreis von Druckercloth und Shirting	13 1/16	11 9/16	11 7/16	— 2/16	— 1 10/16

Die letztjährige Baumwollernte in Amerika zeigt gegen 1876 einen Ausfall von 186.060 Ballen; die Ausfuhr fiel in Folge der gesteigerten Nachfrage der dortigen Industriellen sogar um 203.000 Ballen.

Auch die meisten anderen Productionsländer führten 1877 weniger Baumwolle als im Vorjahre aus, und man kann mit annähernder Genauigkeit sagen, dass die Production des letzten Jahres um beinahe 400.000 Ballen hinter der von 1876 zurückblieb.

Die Gesammtbewegung des Jahres 1877 ist in der nachstehenden Tabelle ersichtlich gemacht:

	Ballen	Gewicht pr. Ballen, Pfund	Gesammtgewicht, Mill. Pfund
Vorrath in den Häfen am 1. Jänner	588.000	410·7	241·4
„ in den Händen der Spinner am 1. Jänner	185.000	413·9	76·4
Einfuhr	3,198.090	408·1	1.306·2
Gesammtvorrath	3,971.090	410·9	1.624
	Ballen	**Gewicht pr. Ballen, Pfund**	**Gesammtgewicht, Mill. Pfund**
Ausfuhr in 1877	437,420	378	165·2
Vorrath in den Häfen am 31. December	403.130	422·5	174·3
„ in den Händen der Spinner am 31. December	110.000	428·4	47·1
Zusammen	950.550	409·6	386·6
Gesammtverbrauch in 1877	3,020.540	409·6	1.237·8

In den letzten 10 Jahren wurden in Grossbritannien die folgenden Quantitäten verbraucht:

Jahr	Mill. Ballen	Mill. Pfd.	Jahr	Mill. Ballen	Mill. Pfd.
1877	3	1.237·8	1872	2·9	1.175·3
1876	3·1	1.274·3	1871	3	1.205·4
1875	3	1.230·3	1870	2·6	1.071·7
1874	3·1	1.266·1	1869	2·3	939
1873	3·1	1.246·1	1868	2·4	996·1

Um jedoch von der Abnahme des Consums ein klares Bild zu erhalten, müssten die Ballen auf ein einheitliches Gewicht von je 400 Pfd. reducirt werden, wornach sich dann die folgenden Resultate ergeben:

Jahr	Im Ganzen, Mill. Ballen à 400 Pfd.	Durchschnittlich pr. Woche, Ballen à 400 Pfd.	Jahr	Im Ganzen, Mill. Ballen à 400 Pfd.	Durchschnittlich pr. Woche, Ballen à 400 Pfd.
1877	3	59.510	1872	2·9	56.510
1876	3·1	61.270	1871	3	57.950
1875	3	59.160	1870	2·6	51.250
1874	3·1	60.870	1869	2·3	45.140
1873	3·1	59.910	1868	2·4	47.890

Es wurden also in 1877 im Vergleich zum Vorjahre wöchentlich um 1760 Ballen à 400 Pfd. weniger verbraucht, der Consum fiel somit um $2\frac{3}{8}$ pCt.

Die Verbrauchskraft Europa's und der Vereinigten Staaten an Baumwolle kann am Besten aus der nachfolgenden Zusammenstellung der annähernden Anzahl Spindeln in den verschiedenen Hauptsitzen dieser Industrie ersehen werden, wobei zugleich der wöchentliche Verbrauch angegeben ist:

Länder	Anzahl der Spindeln	Verbrauch pr. Spindel, Pfund	Summe, Mill. Pfund	Ballen à 400 Pfund	Wöchentlicher Durchschnitt, Ballen
Russland und Polen . . .	2,500.000	65	162	406.250	7.812
Schweden und Norwegen .	310.000	80	24	62.160	1.195
Deutschland	4,700.000	55	258	646.250	12.428
Oesterreich-Ungarn . . .	1,558.000	67	104	260.965	5.019
Schweiz	1,850.000	25	48	120.625	2.320
Holland	230.000	60	13	34.500	663
Belgien	800.000	60	48	120.000	2.308
Frankreich	5,000.000	48	240	600.000	11.538
Spanien	1,775.000	48	85	213.000	4.096
Italien	880.000	67	58	147.400	2.835
Zusammen . .	19,603.000	53·2	1.044	2,611.150	50.214
England	39,500.000	33	1.303	3,258.000	62.600
Gesammt-Europa	59,103.000	40	2.347	5,869.150	112.814
Vereinigte Staaten . . .	10,000.000	63	630	1,575.000	30.300
Im Ganzen . .	69,103.000	43	2.977	7,444.150	143.114

In den letzten 4 Jahren wurden an England, den Continent und Nordamerika die folgenden Quantitäten Baumwolle abgeliefert, wobei auch der auf jedes Land entfallende Percentsatz ersichtlich ist:

	1877		1876		1875		1874	
	1000 Ballen à 400 Pfd.	pCt.	1000 Ballen à 400 Pfd.	pCt.	1000 Ballen à 400 Pfd.	pCt.	1000 Ballen à 400 Pfd.	pCt.
Grossbritannien . .	3,017	44·2	3.255	44·7	3.176	45·6	3.167	46
Continent	2.237	32·8	2.545	34·9	2.263	35	2.267	33
Vereinigte Staaten .	1.569	23	1.484	20·4	1.306	19·4	1.441	21
Summe .	6.823	100	7.284	100	6.745	100	6.875	100

Als eine beachtenswerthe Wahrnehmung erscheint der Umstand verzeichnet zu werden, dass Indien anfängt, sich mit Hinsicht auf seine Baumwollfabrikate von Jahr

zu Jahr mehr vom Mutterlande zu emancipiren. Dampfmaschinen nehmen allenthalben die Stelle der Handarbeit ein, und die Baumwollindustrie entwickelt sich, unbehelligt von lästigen Arbeiterstrikes, zum Vortheil des Publicums und der Betheiligten.

Die nachstehende Tabelle giebt hiervon Zeugniss:

Jahr	Spindeln im Betrieb	Verbrauchte Baumwolle Mill. Pfd.	Ballen à 300 Pfd.	Ballen pr. Woche
1861	338.000	25 3	65.000	1.250
1874	593.000	44·4	114.000	2.190
1875	886.000	66·4	170.000	3.270
1876	1,124.000	84·3	216.000	4.150
1877	1,231.000	92·3	237.000	4.560

Die folgenden Tabellen geben eine annähernde Uebersicht der Gesammtmenge der in England verbrauchten Baumwolle, sowie der Quantität und des Werthes der exportirten Baumwollwaaren:

Jahr	Export von Manufacturen weiss oder glatt Menge, Mill. Ellen	Werth, Mill. £	Durchschnittspreis pr. Elle, Pence	gedruckt oder gefärbt Menge, Mill. Ellen	Werth, Mill. £	Durchschnittspreis pr. Elle, Pence
1871 . . .	2.399·2	33·8	3·33	995·9	19·5	4·71
1872	2.379·9	34·8	3·51	1.137·6	23·3	4·92
1873 . . .	2.385·2	34·3	3·45	1.081·3	21·5	4·78
1874 . . .	2.583·9	34·7	3·22	1.003·1	19·6	4·68
1875	2.548	34·2	3·13	999·6	19·8	4·78
1876 . . .	2.668·3	31.4	2·82	988·2	18 4	4·49
1877	2.699·7	31·7	2·80	1.123·3	20·1	4·30

Jahr	Gesammtexport von Manufacturen Menge, Mill. Ellen	Werth. Mill. £	Durchschnittspreis pr. Elle, Pence	Verbrauch von Baumwolle, Mill. Pfd.	Durchschnittspreis von Upland, Pence
1871	3.395·1	53·3	3·70	1.205·4	$8^{9}/_{16}$
1872	3.517·5	58·1	3·90	1,175·3	$10^{9}/_{16}$
1873	3.466·5	55·8	3·86	1.246·1	9
1874	3.587	54·3	3·63	1.226·1	8
1875	3.547·6	54	3·61	1.230·3	$7^{6}/_{16}$
1876 . . .	3.656·5	49·8	3·28	1.274·3	$6^{7}/_{16}$
1877	3.823	51·8	3·26	1.237·3	$6^{5}/_{16}$

Jahr	Export von Garnen Menge, Mill. Pfd.	Werth, Mill. £	Durchschnittspreis pr Pfd., Pence	Wirkwaaren, Spitzen etc., Mill. £	Gesammtwerth aller ausgeführten Baumwollwaaren, Mill. £
1871	193·6	15	18·66	4·8	72·8
1872	212·3	16·6	18·87	5·2	80·1
1873	214·6	15·8	17·74	5·5	77·3
1874	220·5	14·5	15·78	5·3	74·2
1875	215·4	13·1	14·66	5·4	71·7
1876	232·1	12·7	13·21	4·9	67·6
1877	227·6	12·2	12·80	4·9	69·7

Espartogras. Die in den letzten Jahren stetig sich steigernde Nachfrage nach diesem Artikel hatte im Jahre 1877 zur Folge, dass die Producenten übergrosse

Mengen davon auf den Markt brachten und dadurch ein zeitweiliges Sinken der Preise verursachten.

Die Einfuhr wuchs im Jahre 1877 um etwa 45.000 Tonnen oder beinahe 35 pCt., und betrug um 30.000 Tonnen mehr als in irgend einem der früheren Jahre.

Im Ganzen wurden während der letzten 3 Jahre an Espartogras und anderen vegetablischen Fasern zur Papierfabrication die folgenden Mengen nach Grossbritannien importirt:

1875	141.319 Tonnen
1876	130.911 „
1877	174.720 „

Leder und Häute. Auch in diesen Artikeln war der Handel des Jahres 1877 nicht gewinnbringend.

Die amtlichen Ausweise tragen wohl nicht den Stempel des Verfalles an sich, auch fiel der Verbrauch im Lande nicht, aber doch wurde allgemein darüber geklagt, dass man in den Erwartungen getäuscht worden sei.

Man hatte wohl auf grössere Bestellungen an Lederwaaren zur Deckung der Bedürfnisse des osteuropäischen Krieges gerechnet, dieselben blieben jedoch gänzlich aus.

Die Ausfuhr von Lederwaaren fiel im Vergleich zum Vorjahre um 8 pCt., und bei der gedrückten Stimmung der ausländischen Märkte kann dieses Ergebniss noch ein verhältnissmässig günstiges genannt werden.

Die vortheilhaftesten Resultate zeigt das Geschäft mit Rohleder, von welchem Artikel im letzten Jahre um 20 pCt. mehr eingeführt und um ebensoviel mehr ausgeführt wurde als in 1876.

In den zwei letzten Jahren wurden von Artikeln, welche mit dem Lederhandel und der Lederindustrie in Verbindung stehen, die folgenden Quantitäten nach England gebracht:

		1876	1877	Zu- oder Abnahme im Jahre 1877
Ochsen, Stiere und Kühe	Stück	228.950	175.397	— 53.553
Kälber	„	44.596	30.205	— 14.391
Schafe und Lämmer	„	1,032.930	877.399	—155.531
Baumrinde	Ctr.	672.802	663.156	— 9.646
Gambier	Tonnen	22.965	24.782	+ 1.817
Cutch	„	4.627	6.754	+ 2.127
Valonea	„	35.796	28.765	— 7.031
Getrocknete Häute	Ctr.	459.086	553.657	+ 94.571
Gesalzene „	„	569.557	604.209	+ 34.652
Leder	Pfd.	46,077.549	45,845.675	—231.874
„	Werth, £	3,047.519	2,912.169	—135.350
Stiefeln und Schuhe	Dutz. Paar	112.176	98.650	— 13.526

Oel und Petroleum. Der Oelmarkt hatte nicht denselben gedrückten Charakter, wie andere Zweige des englischen Handels. Zwar fand eine sehr bedeutende Einfuhr statt, aber auch der Verbrauch war entsprechend und die Vorräthe häuften sich daher nicht übermässig an, so dass die Preise fest blieben.

Dasselbe kann auch von Leinsamen und Oelkuchen berichtet werden.

Die Preise des Petroleums waren bis zum April vielen Fluctuationen unterworfen. Zu Ende December 1876 war der Preis des Petroleums noch 11 d.; von da an bemächtigte sich der Händler ein reger Speculationsgeist und bedeutende Einkäufe brachten die Preise bald wieder auf das gewöhnliche Niveau, von welchem sie bis zum Schlusse des Jahres nicht mehr wichen.

Die folgende Uebersicht zeigt die Menge der in den letzten Jahren nach den Haupthäfen Englands eingeführten Mengen von Petroleum:

Häfen		1877	1876	1872	1871
London	Fässer	326.494	230.126	48.295	108.968
Liverpool	„	144.000	145.679	46.679	66.402
Bristol	„	65.584	47.093	21.273	18.889
Hull	„	26.365	24.657	13.400	12.155

Chemicalien. Der letztjährige Handel mit Chemicalien war nicht gewinnbringend, während das Ausland an diesem Geschäftszweige von Jahr zu Jahr einen grösseren Antheil nimmt.

Nachstehend folgt eine Tabelle der Preisfluctuationen der hauptsächlichsten Chemicalien während des letztverflossenen Jahres:

	Zu Anfang des Jahres	Höchste Preise	Niedrigste Preise	Am Schlusse des Jahres
Oxal-Säure	5 1/4 d.	5 1/4 d.	4 1/2 d.	5 d.
Weinstein	1 s. 6 d.	1 s. 6 d.	1 s. 3 1/2 d.	1 s. 4 d.
Alaun	4—5 £	4—5 £	3 £ 10 s.—4 £	3 £ 10 s.—4 £
Weisses Arsenik-Pulver	10 £	10 £	8 £	10 £
Schwefel	5 £ 8 s.—6 £ 15 s.	5 £ 8 s.	4 £ 15 s.	4 £ 18 s.
Reines Minium . .	22 £ 10 s.	22 £ 10 s.	20 £	20 £
Brauner Bleizucker	25 £	25 £	24 £	24 £
Weisser „ .	37—38 £	37—38 £	33—35 £	33—35 £
Pottaschenbichromat	4 1/4—4 3/4 d.	4 3/4 d.	3 3/4 d.	3 3/4 d.
Pottaschensalz . .	26 £	26 £	22 £ 10 s.	22 £ 10 s.
Chlorkali	9 1/8 d.	9 1/8 d.	7 3/4 d.	7 7/8 d.
Pottaschenprussiat .	1 s.	1 s.	10 1/4 d.	10 1/4 d.
Soda	1 7/8 d.	1 7/8 d.	1 1/2 d.	1 1/8 d.
Höllenstein, gelb 60 pCt.	13 £ 5 s.	13 £ 5 s.	11 £	11 £
Höllenstein, weiss 60 pCt.	13 £ 10 s.	13 £ 10 s.	11 £ 7 s. 6 d.	11 £ 7 s. 6 d.
Höllenstein, weiss 70 pCt.	15 £ 12 s. 6 d.	15 £ 15 s.	13 £ 7 s. 6 d.	13 £ 7 s. 6 d.
Sodakrystalle . . .	4 £	4 £	3 £	3 £ 5 s.
Bleipulver	6 £ 15 s.	7 £	4 £ 15 s.	5 £ 5 s.

Werkholz. Der im Jahre 1876 stattgefundene grosse Verbrauch dieses Artikels stieg neuerdings; aber auch der Vorrath hielt damit gleichen Schritt und übertraf beinahe die grossen Bestellungen.

Wie aus den weiter unten folgenden Tabellen erhellt, ergab sich in der Einfuhr eine Zunahme um 6 pCt., die beinahe ausschliesslich dem Hafen von London zu Gute kam.

Selbst Russland exportirte trotz des Krieges in erhöhtem Massstabe, zum Theil weil der hohe Curs der Ausfuhr nach England günstig war.

Der Handel mit den Vereinigten Staaten und Canada blieb stationär.

Die Einfuhr von Holz betrug in den letzten 5 Jahren folgende Mengen:

Gattungen	1873	1874	1875	1876	1877
Gesägtes Holz aus den Colonien	954.356	1,076.188	953.228	1,107.347	1,256.212
Gehauenes Holz aus den Colonien	366.875	476.375	336.867	470.949	485.720
Gesägtes ausländisches Holz	2,461.367	2,729.059	2,344.602	2,995.271	3,316.536
Gehauenes ausländisches Holz	1,705.515	1,971.019	1,351.072	1,687.346	1,593.893
Fassdauben aus den Colonien und dem Auslande	86.438	124.341	92.522	129.424	116.670
Zusammen, Lasten . .	5,574.551	6,376.982	5,078.291	6,390.337	6,769.031

In welchem Verhältnisse die verschiedenen Länder an der Einfuhr nach England sich betheiligten, ist aus nachstehender Uebersicht zu entnehmen:

Länder	1873	1874	1875	1876	1877
		in	1000 Stück		
Norwegen	673	1.330	644	1.228	1.457
„ (Parquetten)	3.385	4.010	3.402	5.102	6.285
Schweden	5.229	6.054	4.601	6.003	10.505
Finnland	890	1.106	738	916	1.682
Russland	1.484	1.859	1.946	1.693	2.417
Deutschland und Oesterreich-Ungarn	76	160	73	66	72
Vereinigte Staaten	83	39	112	48	147
Zusammen vom Auslande . .	11.820	14.558	11.516	15.056	22.565
Verbrauch . .	11.088	11.801	13.045	14.894	16.544
Canada	3.169	3.588	4.053	4.202	4.276
Neuschottland und Neubraunschweig	834	817	542	850	1.032
Zusammen aus den Colonien . .	4.003	4.405	4.595	5.052	5.308
Verbrauch . .	3.236	3.835	4.226	4.896	5.471
Gesammteinfuhr . .	15.823	18.963	16.111	20.108	27.873
Gesammtverbrauch . .	14.324	15.636	17.271	19.790	22.015

Eisen. Die Eisenproduction und Eisenindustrie Englands hat in 1877 eben so viel oder vielleicht noch mehr gelitten, als in den Vorjahren.

Eine weitere Anzahl Hochöfen stellte ihre Thätigkeit ein, die Arbeitslöhne mussten auf ein Minimum reducirt werden, und bei den unbedeutenden Bestellungen konnten die Arbeiter selbst in den besten Districten kaum ihr Auskommen finden, während in anderen Gegenden das grösste Elend herrschte.

Dieser Stand der Dinge ist hauptsächlich zwei Ursachen zuzuschreiben: der Ueberproduction und der fremden Concurrenz.

Zwischen den Jahren 1872 und 1876 fiel die Ausfuhr um 1,158.292 Tonnen, während die Production nur um 185.932 Tonnen abnahm. Es ist wohl zu bemerken, dass die Productionskraft des Landes seit dem Jahre 1872 zunahm, da die Zahl der Hochöfen von 900 auf 970 stieg.

Freilich ist ein grosser Bruchtheil derselben gegenwärtig nicht in Arbeit und wird auch wahrscheinlich nicht so bald wieder angezündet werden, wenn nicht die Preise bedeutend steigen.

Wie bereits in der Einleitung bemerkt wurde, machte besonders Amerika der inländischen Eisenindustrie grosse Concurrenz, aber auch Deutschland und Belgien haben im letzten Jahre dem Lande grosse Bestellungen entzogen.

Nebst diesen Umständen haben auch die politischen Verhältnisse in Europa und die indische Hungersnoth einen hemmenden Einfluss auf diesen Industriezweig ausgeübt. Die Preise sanken sogar unter das Minimum; so z. B. fiel Gusseisen um 6 s., Stangeneisen um 10 s., Schiffsplatten um 20. s. pr. Tonne.

In Bezug auf die Stahlindustrie sind etwas günstigere Anzeichen einer besseren Zukunft vorhanden und hat dieses Fabrikat in vielen Richtungen das Eisen verdrängt. Dampfkessel, Schiffe, Brücken und hauptsächlich Eisenbahnschienen werden dermalen grösstentheils aus Stahl verfertigt.

Dazu kommt noch, dass die Stahlproduction von Tag zu Tag billiger wird und eine Tonne Stahlschienen kaum um mehr als 1 £ höher zu stehen kommt als Eisenschienen.

Viele Ingenieure der alten Schule sträuben sich zwar noch gegen die allgemeine Anwendung von Stahl statt des Eisens, und behaupten, dass auf die Tragfähigkeit des ersteren nie mit derselben Sicherheit gerechnet werden könne, wie auf jene von wohlbearbeitetem Eisen.

Im neuen Reglement der Lloyd-Agentur wird für die Minimaldicke des Stahles im Vergleiche zu Eisen ein Nachlass von 20 pCt. gewährt; dafür wird aber verlangt, dass jede Stange und jedes Stück Stahl einer Probe unterworfen werde.

Die folgende Tabelle bietet eine Uebersicht der Production, der Preise und der Ausfuhr von Eisen aller Gattungen während der letzten 6 Jahre:

Jahr	Production von Grossbritannien, Tonnen	Vorrath am 31. December in Schottland und Nord-England, Tonnen	Durchschnittspreis von schottischem Gusseisen pr. Tonne s.	d.	Ausfuhr: Gusseisen, Tonnen	Eisenbahnschienen, Tonnen	Andere Gattungen Eisen, Tonnen	Zusammen, Tonnen
1872 .	6,741.929	235.628	101	10	1,331.143	945.420	1,106.199	3,382.762
1873 .	6,566.451	200.328	117	3	1,142.065	785.014	1,030.734	2,957.813
1874 .	5,991.408	185.737	87	6	776.116	782.665	928.741	2,487.522
1875	6,365.462	244.258	65	9	947.827	545.981	963.498	2,457.306
1876 .	6,555.997	545.541	58	6	910.005	414.656	899.809	2,224.470
1877 .	6,350.000	809.797	54	4	881.412	497.924	965.285	2,344.621

Die Ausfuhr während der drei Hauptperioden der letzten zehn Jahre vertheilt sich auf die einzelnen Länder in nachstehender Weise:

Bestimmung	1868	1872	1877
	Tonnen		
Vereinigte Staaten	502.368	888.015	167.764
Deutschland	53.505	426.176	285.100
Holland	92.799	390.293	222.095
Indien	185.224	69.380	229.421
Russland	126.701	137.052	101.012
Britisch-Nordamerika	64.089	165.748	119.504
Australien	54.489	94.913	215.905
Frankreich	107.747	108.223	117.633
Andere Länder	854.930	1,102.962	886.217
Zusammen . .	2,041.852	3,382.762	2,344.651

Kohlen. Im Jahre 1877 wurden trotz der durchgehends niedrigen Preise besonders im Districte von Yorkshire viele werthvolle Kohlenminen eröffnet, die sich den besten des Landes würdig anreihen und berufen scheinen, in der Geschichte der englischen Kohlenindustrie eine bedeutende Rolle zu spielen.

Ein grosser Theil des Jahres war mit unfruchtbaren Zwistigkeiten zwischen Arbeitern und Arbeitgebern ausgefüllt; die ersteren hatten sich in vielen Fällen Lohn-Reductionen von $6^1/_2$—$11^1/_2$ pCt. zu unterwerfen.

In der zweiten Jahreshälfte gestaltete sich das Kohlengeschäft besser, trotzdem die Preise in London noch um 3 s. unter denen des Vorjahres blieben. Den hemmendsten Einfluss übte jedoch die Stagnation der Eisenindustrie, infolge welcher die Bestellungen nur sehr spärlich einliefen.

Ueber den Kohlenhandel von London geben die folgenden Daten näheren Aufschluss:

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Verbrauch
	in 1000 Tonnen		
1871	7218	1401	5817
1872	7556	1655	5900
1873	7824	1720	6103
1874	7423	1736	5686
1875	8204	1827	6377
1876	8451	1920	6531
1877	8591	1943	6648
Durchschnitt der 7 Jahre	7895	1743	6152

Schifffahrt und Frachtenmarkt.

Im Jahre 1877 nahm die Dampferflotte der englischen Handelsmarine wieder um ein Bedeutendes zu, und die Verbesserungen in der leichteren Handhabung der Dampfer hat die Ueberlegenheit derselben im Vergleich zu den Segelschiffen noch gehoben.

Wir können hier nicht unterlassen, eines neuen, von einem Ungarn Namens Kunstädter erfundenen Steuerapparates Erwähnung zu thun, welcher es ermöglicht, ein Schiff in weniger als Einer Minute vollkommen zu wenden. Die britische Admiralität hat bereits Bestellungen auf diesen Apparat gemacht und die neue Erfindung hat alle Aussicht auf einen für die Schifffahrt wie für den Erfinder günstigen Erfolg.

Der geringe Bedarf an Transportmitteln hielt nicht gleichen Schritt mit der wachsenden Anzahl der Schiffe, weshalb auch die letztjährigen Ergebnisse des Frachten-Marktes nicht günstig erscheinen.

Zu Anfang des Jahres luden die verhältnissmässig niedrigen Preise zu grossen Einkäufen ein, und viele neue und gebrauchte Fahrzeuge gingen in andere Hände über.

Aber sofort nach Ausbruch des russisch-türkischen Krieges hörte das Geschäft auf; das Schwarze Meer und die Donau waren blockirt und viele der hiedurch verfügbar gewordenen Schiffe fanden keine Käufer mehr.

Auch die Schiffbauer hatten von den Strikes der Arbeiter viel zu leiden. Der bedeutendste dieser Strikes ist im grossen Clyde-District ausgebrochen, wo die Arbeiter während 6 Monaten die Arbeit einstellten.

Alle grossen Bestellungen wendeten sich seither der Ostküste zu, und sowohl Fabrikanten als Arbeiter des genannten Districtes sind infolge dessen dem Ruin nahe.

Die Stürme des Herbstes 1877 haben grosse Verluste an Schiffen und Waaren verursacht, und es ist zugleich eine traurige Wahrnehmung, dass besonders die Anzahl der Zusammenstösse auf hoher See von Jahr zu Jahr zunimmt.

Aus der nachstehenden Tabelle, welche die Anzahl und den Tonnengehalt der in den letzten 3 Jahren gebauten Schiffe angiebt, geht deutlich hervor, wie sich

allmälig die Bestellnngen von Osten nach Westen, hauptsächlich nach Tyne und Wear, gezogen haben:

District	1877 Schiffe	1877 Tonnen	1876 Schiffe	1876 Tonnen	1875 Schiffe	1875 Tonnen
Schottland:						
Clyde	228	168.000	266	205.000	276	228.000
Dundee	11	6.500	10	6.000	10	5.800
Aberdeen	3	1.900	2	1.500	2	1.400
	242	176.400	278	212.500	288	235.200
Ostküste:						
Tyne	96	94.400	87	48.145	71	44.300
Wear	75	87.600	60	54.000	91	80.000
Tees	60	78.700	53	50.500	44	32.100
Humber	10	9.700	9	7.400	11	9.400
Whitbey	4	5.800	3	2.500	2	1.800
	245	276.200	212	162.545	219	167.600
Westküste:						
Mersey	34	40.000	37	36.000	37	40.000
Barrow	10	11.000	11	12.500	9	10.600
	44	51.000	48	48.500	46	50.600
Andere Orte:						
Belfast	2	3.000	3	3.200	5	4.100
London	10	8.000	11	9.500	12	11.100
Southampton	18	18.000	13	15.400	9	10.300
Andere Häfen	20	10.000	24	16.000	21	12.200
	50	39.000	51	44.100	47	37.700
Gesammtsumme	581	542.600	589	467.645	600	491.100

Geldmarkt.

Die Course waren das ganze Jahr hindurch niedrig, und zwar hauptsächlich aus dem Grunde, weil für den Handel des Landes viel kleinere Summen als selbst in gewöhnlichen Zeiten erforderlich waren.

Nur die Bank von England, als Hüterin des zur Wahrung des Nationalcredites erforderlichen Reservefonds, war genöthigt, den Cours zu erhöhen und der zunehmenden Geldausfuhr gewisse Schranken zu setzen.

Das amtlich publicirte Minimum schwankte in 1877 zwischen 2 und 5 pCt. Der durchschnittliche Bankcours war 2⅞ pCt., gegen 2½ pCt. im Vorjahre.

Nachstehend folgt der Ausweis der englischen Bank für die Monate Mai bis December 1877:

Datum	Metallvorrath, Mill. Pfd. Strlg.	Bankreserve, Mill Pfd. Strlg.	Reserve zur Deckung von Forderungen, pCt.	Bankrate, pCt.
3. Mai	25	10·92	42	3
5. Juli	26·94	13·17	42½	2½
12. „	27·67	13·19	45¾	2
30. August	25·02	12·12	43⅞	3
4. October	23·48	9·72	37⅛	4
11. „	22·78	9·43	35½	5
29. November	23·31	11·54	48	4
27. December	24·03	12·23	46¼	4

Die Zahl der Fallimente nahm in den letzten drei Jahren fortwährend zu, und zwar in folgender Proportion: 1875: 1736; 1876: 2065; 1877: 2170.

Der Verkehr mit Silber war im Jahre 1877 ziemlich bedeutend, wie aus der folgenden Tabelle ersichtlich wird:

	1877	1876
Einfuhr	20 Mill. Pfd. Strlg.	13 Mill. Pfd. Strlg.
Ausfuhr . . .	19 „ „	14 „ „

Aus Deutschland allein wurde für 12 Mill. £ Silber eingeführt; doch steigerte die Hungersnoth in Indien den Bedarf an Silber bedeutend, indem beinahe 14 Mill. £ dahin ausgeführt wurden, während zugleich namhafte Summen nach Spanien gingen.

Die Einfuhr von Gold betrug 15 Mill. £ (gegen 23 Mill. £ im Vorjahre), woran Amerika mit nur 2 Mill. £ betheiligt war.

Die Ausfuhr betrug 20 Mill. £ (gegen 14 Mill. £ in 1876), und beinahe die ganze Summe wurde wieder an Deutschland und Frankreich abgegeben.

Waaren-Ein- und Ausfuhr.

Die folgenden amtlichen Ausweise beziehen sich auf die Ein- und Ausfuhr der hauptsächlichsten Artikel nach und aus Grossbritannien während der letzten 2 Jahre:

Einfuhr.

Waarengattung		1876	1877
Alkali	Centner	92.706	89.957
Borsten	Pfund	2,215.450	2,651.597
Baumwolle:			
amerikanische	Centner	8,389.735	8,142.849
brasilianische	„	476.517	483.805
ägyptische	„	1,767.261	1,591 928
britisch-indische	„	2,470.102	1,792.414
andere	„	243.124	164.823
Baumwollmanufacte	Gulden	18,108.590	17,869.370
Cacao	Pfund	20,382.308	16,976.442
Chemikalien	Gulden	11,186 060	10,561.175
Elephantenzähne	Centner	12.470	12.283
Kartoffeln	„	6,031.341	7,969.136
Färbestoffe:			
Cochenille	„	29.379	30.725
Indigo :	„	88.680	60.579
Krappwurzel	„	25.387	19.563
Garancine	„	15.398	8.875
Gambier	Tonnen	21.721	25.673
Cutch (Acacia Catechu)	„	4.950	6.650
Vallonea	„	34.850	29.824
Fische	Centner	705.872	751.858
Fensterglas	„	616.361	611.793
Früchte:			
Citronen und Orangen	Bushel	2,995.323	3,532.061
Korinthen	Centner	1,124.023	1,329.296
Rosinen	„	590.422	532.736

Waarengattung		1876	1877
Flachs:			
russischer	Centner	1,017.899	1,558.339
deutscher	"	43.271	170.180
holländischer	"	98.889	146.298
belgischer	"	231.417	318.803
anderer	"	13.185	22.647
Glas in Platten	"	64.611	82.065
Geschliffenes und gefärbtes Glas	"	124.004	153.214
Anderes Glas	"	257.437	293.622
Weizen	"	44,394.152	54,162.888
Gerste	"	9,770.075	12 970.751
Hafer	"	11.204.588	12,952.604
Erbsen	"	1,609.997	1,511.846
Bohnen	"	4.601.206	4,573.482
Mais	"	39,958.226	30,455.681
Weizenmehl	"	5,942.540	7,369.529
Zimmt	Pfund	1,339.508	1,384.229
Ingwer	Centner	62.164	51.964
Pfeffer	Pfund	26,059.030	28,835.548
Guano	Tonnen	210.918	152.990
Gummi	Centner	147.517	154.121
Guttapercha	"	21.553	26.359
Hanf:			
russischer	"	298.823	369.836
italienischer	"	294.922	213.939
britisch-indischer	"	66.584	55.135
von den Philippinen	"	300.798	332.304
anderer	"	209.601	270.244
Jute	"	3,823.221	3,610.580
Häute, trockene	"	469.460	551.547
" nasse	"	583.914	594.542
" zubereitete	Pfund	41,785.136	46,854.688
Hopfen	Centner	167.421	248.620
Hadern, feine baumwollene	Tonnen	13.925	17.012
Espartogras und andere Pflanzenfasern	"	130.911	174.720
Kolophonium	Centner	979.826	963.432
Hefe, getrocknete	"	165 238	178.604
Bretter, Balken	Loads	4,102.618	4,572.748
Fassdauben	"	129.424	116.670
Anderes Holz	"	2,158.295	2,079.613
Mahagonyholz	Tonnen	52.317	53.163
Kaffee	Centner	1,341.378	1,609.717
Kautschuk	"	157.509	1,637.939
Stiefel und Schuhe	Dtzd. Paar	109.906	99.496
Handschuhe aus Leder	" "	1,496.641	1,242.279
Kupfererze aus:			
Chili	Tonnen	6.952	7.949
vom Cap der guten Hoffnung	"	14.059	14.060
andern Ländern	"	53.955	93.457

Waarengattung		1876	1877
Kupfer-Regulus aus:			
Chili	Tonnen	17.307	17.031
andern Ländern	„	10.597	16.670
Verarbeitetes und unverarbeitetes Kupfer aus:			
Chili	„	26.170	25.754
Australien	„	9.928	10.947
andern Ländern	„	3.047	3.042
Eisen in Barren	„	85.197	92.018
„ verarbeitetes	Centner	1,386.267	1,679.631
Stahl, unverarbeiteter	Tonnen	9.264	5.020
Zink	„	29.466	35.094
„ verarbeitetes	Centner	294.385	322.056
Zinn	„	304.448	275.236
Rindfleisch, gesalzenes	„	243.342	208.364
„ frisches	„	170.711	465.319
Schinken	„	349.455	423.869
Speck und Schweinfleisch (bacon)	„	2,809.990	2,381.725
Butter	„	1,659.357	1,637.939
Käse	„	1,538.475	1,651.088
Eier	Stück	627,492.400	625,789.200
Schweinfett	Centner	558.983	592.944
Petroleum	Fässer	100.175	134.096
Thran, Spermacet	„	16.637	19.418
Palmöl	Centner	864.472	885.138
Cocosnussöl	Fässer	199.431	194.052
Olivenöl	„	23.975	31.146
Oelsamen	„	22.773	14.918
Terpentinöl	Centner	236.263	257.318
Oelkuchen	Tonnen	190.225	163.349
Quecksilber	Pfund	2,843.918	3,593.691
Rinde für Gerber und Färber	Centner	671.445	643.976
Schreib- und Druckpapier aus Schweden, Holland, Belgien, Frankreich und andern Ländern	„	259.839	240.015
Andere Papiersorten derselben Provenienz	Gulden	5,844.690	6,220.120
Rinde, peruanische	Centner	25.894	34.936
Reis	„	6,485.987	6,652.349
Schwefel	„	874.713	1,083.342
Salpetersaures Natron	„	260.583	268.296
Chilisalpeter	„	3,298.277	1,414.780
Baumwollsamen	Tonnen	230.284	264.793
Kleesamen	Centner	387.099	358.056
Flachssamen	Quarter	1,998.130	1,712.298
Rapssamen	„	459.218	539.263
Rohseide aus:			
China	Pfund	4 992.856	3,210.904
Britisch-Indien	„	151.182	141.062
andern Ländern	„	864.590	1,085.372
Coconsabfälle	Centner	29.693	23.719

Waarengattung		1876	1877
Gezwirnte Seide aus:			
Frankreich	Pfund	144.660	96.989
andern Ländern	„	19.480	13.060
Seidenstoffe aus Belgien, Frankreich und andern Ländern	Gulden	78,241.840	76,229.180
Seidenbänder aus Frankreich und andern Ländern	„	17,215.740	16,173.350
Gaze und Crêpe aus Belgien und andern Ländern	„	745.120	184.970
Plüsch für Hutfabrikanten, indische und andere aussereuropäische Seidenmanufacte	„	2,610.410	.
Rum	Gallonen	10,476.503	7,934.794
Branntwein	„	7.953.913	2,982.867
Andere Spiritnosen	„	2,641.808	2,741.533
Tabak, unzubereiteter	Pfund	76,064.627	75,949.731
Cigarren, Schnupftabak etc.	„	3,768.908	3,792.390
Thee	„	185.698.190	186,229.957
Lebende Ochsen, Stiere und Kühe	Stück	227.478	174.028
„ Kälber	„	44.098	30.172
„ Schafe und Lämmer . . .	„	1,041.494	874.062
„ Schweine	„	43.558	20.037
Talg aus Russland, Australien, Süd-Amerika und andern Ländern . .	Centner	1,342 781	1,224.605
Theer	Fässer	170.460	174.690
Uhren	Gulden	4,500.620	5,039.750
Wein	Gallonen	19,969.838	19,630.903
Wolle aus deutschen Häfen und andern Theilen Europa's, aus Süd-Afrika, Britisch-Indien, Australien und andern Ländern	Pfund	385,987.842	405,949.161
Alpacca und Llama	„	3.418.151	3,561.806
Wollabfälle	„	64.491.840	75,010.880
Wollmanufacte: Shawls, Schürzen, Tücher	Gulden	49,207.990	53,352.760
Wollgarne	Pfund	12.909.902	12,949.117
Ziegenhaarwolle	„	5,848.199	8,270.469
Manufacte aus Ziegenhaarwolle . .	Gulden	1,308.710	1,003.830
Zucker, raffinirter	Centner	2,782.539	3,429.823
„ unraffinirter	„	15,587.246	16,633.428
Melasse	„	496.357	298.357

Ausfuhr.

Hauptartikel aus dem Auslande und den Colonien			
Baumwolle	Centner	1,818.475	1,502.409
Baumwollmanufacte	Gulden	2.289.300	1,904.380
Cacao	Pfund	7,488.740	7,263.001
Elephantenzähne	Centner	7.545	5.967
Cochenille	„	17.105	16.721

Hauptartikel aus dem Auslande und den Colonien		1876	1877
Indigo	Centner	57.330	46.253
Gambier	Tonnen	3.790	3.420
Cutch	"	2.862	3.286
Korinthen	Centner	163.603	165.917
Rosinen	"	94.089	86.762
Weizen	"	822.107	922.228
Mehl	"	14.315	24.852
Guano	Tonnen	53.040	28.296
Zimmt	Pfund	1,226.103	1.328 557
Pfeffer	"	17,251.510	14.907.379
Gummi	Centner	42.726	40.373
Hanf, zubereitet und unzubereitet	"	146.661	149.609
Jute	"	933.935	968.102
Häute, trockene	"	214.079	270.489
" nasse	"	85.067	85.332
Hopfen	"	17.307	5.624
Kautschuk	"	69.661	79.519
Kaffee	"	1,216.738	1,104.397
Kupfer	Tonnen	17.234	14.157
Zinn	Centner	105.008	77.891
Eisen	Tonnen	37.068	42.254
Stahl	"	3.475	3.646
Petroleum	Fässer	2.157	1.579
Palmöl	Centner	405.878	383.173
Cocosnussöl	"	175.035	158.916
Olivenöl	Fässer	2.329	5.478
Schreib und Druckpapier	Centner	21.179	31.784
Anderes Papier	Gulden	253.750	332.130
Quecksilber	Pfund	1.946.965	2.261.446
Reis	Centner	3.431.146	2.805.245
Salpeter	"	40.610	27.539
Flachs- und Leinsamen	Quarter	85.990	41.311
Rapssamen	"	231 718	210.850
Seide, rohe	Pfund	3,064.725	1.652.935
Seidenabfälle	Centner	4.192	7.450
Gezwirnte Seide	Pfund	50.302	17.910
Seidenmanufacte	Gulden	1,790.440	1.547.170
Rum	Gallonen	1,537.182	1,491.997
Branntwein	"	307.623	271.395
Andere Spirituosen	"	220.633	239.876
Gemischte Spirituosen in Verschluss	"	1,089.253	1.135.838
Talg	Centner	71.200	98.598
Thee	Pfund	27,835,266	35,130.266
Tabak	"	13,201.138	13,514.902
Weine	Gallonen	1,565.690	1,455.286
Schaf- und Lammwolle	Pfund	172,921.850	187,402.261
Zucker, roh und raffinirt, und Melasse	Centner	1,053 906	671.291
Britische Hauptartikel			
Alkali	Centner	5,417.120	5,656.597
Baumwollgarne	Pfund	232,150.400	227,609.000

Britische Hauptartikel		1876	1877
Baumwollmanufacte	Yard	3.668,582.100	3.836,471.900
Baumwollzwirne	Pfund	9,625.916	11,224.806
Baumwollwirkwaaren	Dutzend Paar	1,117.851	1,197.695
Baumwollspitzen	Gulden	10,121.950	10,415.180
Bier	Fässer	484.317	459.435
Bücher, gedruckte	Centner	82.274	84.067
Butter	"	33.596	37.263
Chemische Producte	Gulden	19,078.950	18,981.490
Häringe	Fässer	436.249	649.739
Andere Fische	Gulden	2,199.610	2,896.650
Flintglas	Centner	90.874	96.264
Flaschen	"	557.388	611.365
Spiegelglas	Quadratfuss	1,780.318	1,161.296
Anderes Glas	Centner	93.032	83.586
Hadern	Tonnen	22.923	32.050
Hüte	Dutzend	776.823	887.269
Jutemanufacte	Yard	121,060.570	116,554.294
Jutegarne	Pfund	16,711.655	14,861.313
Käse	Centner	17.409	17.554
Kautschukwaaren	Gulden	7,718.510	7,817.720
Kerzen	Pfund	4,724.980	6,182.497
Kleidungsstücke	Gulden	29,618.880	28,327.840
Steinkohlen, Cokes etc.	Tonnen	16.265.839	15.358.828
Steinkohlen für Dampfschiffe	"	3,564.524	3,661.552
Leder, rohes	Centner	179.911	144 337
Stiefel und Schuhe	Dutzend Paar	441.632	435.490
Andere Lederwaaren	Pfund	1,524.384	1,531.737
Sattlerwaaren	Gulden	3,967.290	3,522.240
Leinengarne	Pfund	22,278.259	19,237.557
Leinenmanufacte aller Art in Stücken	Yard	159 847.204	173,471.142
Leinensegel und Segelstoff	"	3,117.790	4,060.392
Leinennähzwirn	Pfund	2,633.973	2,447.191
Dampfmaschinen	Gulden	19,375.790	19,895.130
Andere Maschinen	"	52,599.650	46,932.530
Rohes Puddeleisen	Tonnen	910.005	881.442
Stangeneisen	"	227.714	247.783
Eisenbahnschienen	"	413.656	497.924
Reife, Kesselplatten etc.	"	192.387	199.863
Manufacte aus Guss- u. Schmiedeeisen	"	243.482	254.813
Draht	"	44.959	50.503
Altes Eisen	"	22.814	23.484
Stahl	"	25.845	24.402
Stahlwaaren	"	10.285	11.379
Rohes Kupfer	Centner	234.175	232.396
Verarbeitetes Kupfer, wie: Nägel, Platten etc.	"	216.044	224.700
Messing	"	254.451	341.519
Messingwaaren	"	93.492	92.441
Blei	Tonnen	36.001	42.411
Rohes Zinn	Centner	99.941	122.202
Zinnplatten	Tonnen	132.397	153.108

Brittische Hauptartikel		1876	1877
Zink	Centner	113.131	117.632
Malerfarben	Gulden	10,649.650	11,957.080
Oel aus Samen	Gallonen	18,206.860	16,559.395
Schreib- und Druckpapier	Centner	193.618	208.683
Andere Papiersorten	"	94.578	113.130
Schreibrequisiten	Gulden	6,590.320	6,548.160
Pferde	Stück	2.700	2.260
Sauere Pickles	Gulden	5,923.970	6,251.310
Putz- und Modewaaren	"	37,710.850	38,034.420
Salz	Tonnen	854.538	833.862
Säcke	Dutzend	4,009.657	4,925.878
Silberplattirte und vergoldete Waaren	Gulden	2,472.130	2,178.670
Gezwirnte, geflochtene und gedrehte Seidengarne	"	10,726.780	5,724.990
Seidenmanufacte in Stücken	Yard	2,601.569	2,829.905
Seidentücher, Shawls etc.	Gulden	3,169.590	3,400.450
Seidenbänder	"	1,983.450	1,924.410
Andere Artikel aus Seide	"	5,048.680	3,867.730
Seidenwaaren, mit anderen Stoffen gemischt	"	2,739.960	2,724.440
Seife	Centner	254.502	298.523
Spirituosen	Gallonen	1,286.232	1,543.828
Tauwerk	Centner	96.595	105.993
Töpferwaaren und Porzellan	Gulden	16,667.300	17,588.890
Telegraphendrähte	"	8,026.670	12,484.030
Schiesswaffen	Stück	203.521	255.166
Andere Waffen	Gulden	6,069.600	7,161.150
Schiesspulver	Pfund	14,207.777	16,070.347
Eisenbahnwaggons	Stück	4.812	2.379
Schaf- und Lammwolle	Pfund	9,823.176	9,576.952
Wollgarne	"	30,865.949	26,980.500
Wollene Webe- und Wirkwaaren und Tuchstoffe aller Gattung	Yard	40,479.373	44,554.100
Gemischte Wollstoffe	"	221,561.955	194,398.900
Wolldecken	"	6,157.539	6,898.700
Wollflanelle	"	6,744.765	9,264.900
Wollteppiche	"	6,298.479	6,457.900
Wollstrümpfe	Gulden	2,875.220	2,941.530
Raffinirter Zucker	Centner	1,192.277	1,119.542

Handel und Schifffahrt von Falmouth im Jahre 1877.

Falmouth. Der Verlauf der Geschäfte in 1877 bietet, was die Grafschaft Cornwallis anbelangt, leider keinen Anlass, in irgendeiner Beziehung von Besserung gegenüber dem Vorjahre Erwähnung zu thun.

Obgleich der äusserste südwestliche Theil des Vereinigten Königreichs, hat Cornwallis im Allgemeinen die ungünstige Lage der wirthschaftlichen Verhältnisse, wie sie mehr oder weniger im ganzen Lande vorherrschen, ebenfalls zu fühlen bekommen.

Ohne Zweifel ist dies, wenn auch nur indirect, den Kriegswirren im Osten Europa's zuzuschreiben, welche den Handel lähmten und zu dem Preisrückgang in Bergwerksproducten, der vorzüglichsten Stapelwaare von Cornwallis, das Ihrige beitrugen.

Kupfer, Zinn und Blei sind unverrückt auf der niedrigen, so wenig lohnenden Preisstufe stehen geblieben, welche sie nun schon seit zwei Jahren innehaben, und selbst Thon, ein stetig zunehmendes Product dieser Grafschaft, nach welchem im eigenen Lande eine grosse Nachfrage besteht, hat an der allgemeinen Gedrücktheit theilgenommen.

Die Thongruben werden nur mit grossen Opfern fortbetrieben, doch werfen nur die reicheren und leichter zu bearbeitenden Lager Nutzen genug ab, um davon die Arbeitskosten zu bestreiten und eine kleine Jahresdividende auszubezahlen.

Zu alledem trat noch eine so schlechte Ausbeute der Pilscherfischerei hinzu, wie sie nur äusserst selten vorzukommen pflegt. Es wurden von diesem Fisch (einer Art Häring oder Sardelle) nur 9477 Hogsheads verschifft, während der Export desselben in guten Jahren auf das Doppelte und Dreifache steigt.

Die Nachfrage aus Italien blieb schwach, was zum Theil der geringen Sorgfalt bei der Auswahl und Behandlung des Fisches, zum Theil aber der steigenden Concurrenz der spanischen Fischereien zugeschrieben werden muss.

Von der exportirten Gesammtmenge gingen 5718 Hogsheads nach Genua, 1877 Hogsheads nach Neapel, 919 Hogsheads nach Venedig, 856 Hogsheads nach Livorno. Der Preis des Fisches wechselte zwischen 40 und 80 s. pr. Hogshead, je nach der Qualität der Waare und der Zeit der Verschiffung.

Das gänzliche Aufhören des Exporthandels aus dem Schwarzen Meer war Ursache, dass in 1877 eine geringere Anzahl Handelsschiffe als sonst auf Ordre nach dem Hafen von Falmouth kamen, der vorwiegend ein sog. „port of call“ ist und für Handelsoperationen nur in beschränktem Masse gewählt wird. Die Einläufe betrugen (ohne die Kriegsschiffe und Küstenfahrer) 3471 von 1,458.763 Tonnen und vertheilen sich auf die einzelnen Flaggen in nachstehender Weise:

Flagge	Schiffe	Registertonnen
Oesterreichisch-ungarische	142	61.977
Englische	1.532	675.986
Italienische	423	206.213
Deutsche	413	133.772
Norwegische	209	90.061
Französische	164	63.100
Griechische	128	45.808
Schwedische	112	47.328
Dänische	112	27.021
Holländische	85	17.593
Amerikanische	55	45.820
Spanische	52	18.900
Russische	22	12.197
Belgische	12	9.776
Portugiesische	6	1.934
Honolulu	1	484
Türkische	1	342
Montevideo	1	230
Mexicanische	1	221
Zusammen	3.471	1,458.763

Die Arbeiten zur Erreichnng einer grösseren Wassertiefe im hiesigen Hafen werden thätig fortgesetzt, und dürften, wenn einmal vollendet, wohl in ihrem vollen Werthe für die Schifffahrt erkannt werden.

Die Getreide- und Mehlpreise stellten sich voriges Jahr auf den Märkten von Cornwallis folgendermassen:

		Englisches Product	Fremdes Product
Weisser Weizen . .	pr. 480 lbs.	50—60 s.	56—61 s.
Rother Weizen . .	„ „ „	49—56 „	50—56 „
Gerste	„ 416 „	30—35 „	27—33 „
Hafer	„ 320 „	27—31 „	26—30 „
Mehl	„ 280 „	42—48 „	43—54 „

Die Arbeitslöhne haben im vorigen Jahre keine bemerkenswerthe Aenderung erfahren. Feldarbeiter verdienten wochentlich 12 s., während gewöhnliche Arbeiter in der Stadt 3 s. 6 d. bis 4 s., geschicktere Handwerker 6 bis 7 s. pr. Tag bezahlt erhielten.

Nur wenige Fallimente haben sich hier im Laufe des vorigen Jahrs ergeben, und diese betrafen ausschliesslich kleinere Handelsleute.

Schifffahrt und Handel von Bayonne im Jahre 1877.

Bayonne. Der Handels- und Schifffahrtsverkehr im Hafen von Bayonne hat während des letztverflossenen Jahres eine ziemlich beträchtliche Abnahme erfahren. Der allgemeine Druck, welcher auf den Transactionen zwischen Frankreich und dem Auslande lastete, hat auch den hiesigen Platz nicht verschont.

Nicht nur die Anzahl der Schiffe, welche in 1877 Bayonne besuchten, hat sich vermindert, sondern auch der Tonnengehalt derselben war ein geringerer. Der mit Spanien abgeschlossene neue Handelsvertrag dürfte mächtig dazu beitragen, die Geschäfte wieder emporzubringen.

Während des vorigen Jahres sind hier 372 handelsthätige Hochseeschiffe und grosse Küstenfahrzeuge von 49.057 Tonnen eingelaufen, welche folgenden Flaggen angehörten:

Flagge	Beladene Schiffe Zahl	Beladene Schiffe Tonnen	Schiffe in Ballast Zahl	Schiffe in Ballast Tonnen
Französische:				
Dampfer	8	2.458	.	.
Segelschiffe	43	5.546	2	247
Englische:				
Dampfer	29	8.539	.	.
Segelschiffe	25	4.618	.	.
Deutsche:				
Segelschiffe	.	.	1	187
Norwegische:				
Segelschiffe	3	605	.	.
Portugiesische:				
Segelschiffe	6	665	1	59

Flagge	Beladene Schiffe Zahl	Beladene Schiffe Tonnen	Schiffe in Ballast Zahl	Schiffe in Ballast Tonnen
Spanische:				
Dampfer	98	16.585	11	1.898
Segelschiffe	112	5.652	32	1.913
Belgische:				
Segelschiffe	.	.	1	85
Zusammen { Dampfer	135	27.582	11	1.898
Zusammen { Segelschiffe	189	17.086	37	2.491
Gesammtverkehr	324	44.668	48	4.389

Beim Auslauf zählte man mit Einschluss der kleineren Küstenfahrzeuge: unter französischer Flagge 90 Schiffe mit 10.479 Tonnen, davon 10 Dampfer mit 3354 Tonnen; unter fremder Flagge 348 Schiffe von 42.493 Tonnen, darunter 87 Dampfer von 15.756 Tonnen.

Im Vergleich zu 1876 zeigt sich in beiden Richtungen eine nicht unwesentliche Verminderung des Hafenverkehrs, bei welchem übrigens die fremde Flagge, darunter namentlich die spanische, weitaus überwiegt.

Die Küstenschifffahrt allein war bei den Einläufen durch 162 Fahrzeuge von 12.294 Tonnen (darunter nur 5 von 206 Tonnen in Ballast), bei den Abfahrten durch 126 Fahrzeuge von 10.467 Tonnen (darunter 10 von 782 Tonnen in Ballast) vertreten.

Von den Waaren, welche die grossen und kleinen Küstenfahrer nach Bayonne brachten, sind zu erwähnen: 37.567 metr. Ctr. Weizen, 28,780 metr. Ctr. Hafer, 452.500 Kilogr. Kartoffeln, 216.583 Kubikmeter Fichtenholz, 19.770 metr. Ctr. Bausteine, 1,783.609 Kilogr. Cement, 313.774 metr. Ctr. Steinkohlen, 21,647.880 Kilogr. Eisenerz, 809.226 Liter Petroleum, 17.657 Hektoliter Wein und Essig.

Von den Ausfrachten der Küstenschiffe sind als die vorzüglicheren zu bezeichnen: 1027 metr. Ctr. Mais, 1,313.382 Kilogr. Leinsamen, 15,590.214 Kilogr. Harze, 1627 Kubik- und 22.469 Conr.-Meter Eichenholz, 337.044 Kubikmeter Fichtenholz, 116.500 Bretter aus Buchenholz, 729.540 Kilogr. Salz.

Im Ganzen wurden während des vorigen Jahres 63.016 Tonnen Waaren nach Bayonne eingeführt und 59.291 Tonnen von hier verschifft.

Wirthschaftliche Verhältnisse von St. Gallen im Jahre 1877.

St. Gallen. Unter nicht minder traurigen Conjuncturen als sein Vorgänger begann und endete das Jahr 1877 für die Weisswaarenindustrie von St. Gallen. Nach mehr denn zweijähriger Krisis für Exporteur, Fabrikant und Arbeiter — einer Krisis, der so Mancher im Laufe des letztverflossenen Jahres zum Opfer gefallen ist — sah man mit Spannung auf den Gang der Dinge in Europa, zumal der ganze Absatz hiesiger Producte nur auf das Ausland beschränkt ist.

Statt der erwarteten Besserung erfolgte schon im Frühjahr eine völlige Lähmung. Frankreich, welches bis dahin einer der besten Abnehmer war, reducirte seine Bestellungen auf ein Minimum. Russland und der Orient fielen durch den Krieg ganz ausser Frage.

Die Ausfuhr nach England litt nicht weniger durch den Krieg; ebenso jene nach Oesterreich-Ungarn. Es blieb somit der ganze Verkehr nur auf wenige Länder, wie Deutschland, das aber in den letzten Jahren gewaltig mit seiner eigenen Stickerei-Industrie zu concurriren beginnt, dann auf Italien, Spanien und Amerika beschränkt.

Laut nachstehender Statistik des hiesigen amerikanischen Consulats hat der Export nach den Vereinigten Staaten dem Vorjahre gegenüber um beinahe $2^{1}/_{2}$ Mill. Francs zugenommen und vertheilt sich auf die einzelnen Monate wie folgt:

Monat	1876 Francs	1877 Francs	Monat	1876 Francs	1877 Francs
Januar . . .	2,177.242	2,515.159	Juli	995.568	1,398.894
Februar . .	1,910.447	1,693.113	August . . .	922.457	1,222.887
März . . .	1,143.594	1,496.102	September .	461.436	799.314
April . . .	471.586	987.335	October . .	702.512	747.835
Mai	590.936	1,021.928	November .	1,740.162	1,452.290
Juni	678.904	1,125.727	December . .	2,441.431	2,167.482

Dieser erfreuliche Fortschritt dürfte anhalten, wenn nicht der Markt von New-York und andern grossen Plätzen der Union durch eine übermässige speculative Einfuhr neuerdings verdorben wird.

Was nun die verschiedenen Abtheilungen der Stickerei betrifft, so muss in erster Linie constatirt werden, dass die Grobstickerei bereits auf ein Minimum gesunken ist. Hand in Hand mit der geringen Nachfrage sind die Arbeitslöhne derart reducirt, dass die beste Arbeiterin kaum mehr als 75—80 Cent. pr. Tag verdienen kann. Es geht daraus klar hervor, dass einzig und allein die Hausindustrie im Stande ist, wenigstens für eine gewisse Zeit eine solche Lohnherabsetzung zu ertragen.

Bisher ist eine Neuerung oder die Einführung einer mehrnadeligen Kettenstich-Maschine nicht erfolgt, welche, ähnlich wie bei der Plattstichmaschine, dahin hätte zielen können, eine Verwohlfeilung von Vorhängen und allen in dieses Fach einschlagenden Artikeln herbeizuführen.

Wenn auch sehr gedrückt, ist doch die feine Maschinenstickerei noch am besten situirt. Die frühere enorme Vermehrung von Maschinen ist in 1877 zu einem gewissen Stillstande gelangt, was sich übrigens leicht erklärt, zumal so ziemlich 20 pCt. der vorhandenen Maschinen ausser Thätigkeit sind.

Einige Beruhigung gegenüber allen gehegten Befürchtungen liegt auch darin, dass die Maschinenstickerei eine erfreuliche Vielseitigkeit entwickelt und farbige Artikel in Baumwolle, Schafwolle und Seide, Garnituren aller Art, Cravaten etc. in ihren Bereich gezogen hat.

Ein wesentlicher Nachtheil für diese Industrie sind dagegen die vielen kleinen Fabrikanten, die ohne gehörige Fonds arbeiten, auch nicht die geringste Stockung auszuhalten vermögen und unter Umständen um jeden Preis losschlagen müssen, nur um fortbestehen zu können. Dass aber solche forcirte Verkäufe sehr abträglich auf den Markt zurückwirken, liegt auf der Hand.

Bezüglich der Handstickerei lässt sich nur wiederholen, dass diese Branche von Jahr zu Jahr in dem Masse sinkt, als die Maschinenstickerei in Zunahme begriffen ist. Appenzell I. Rh. zeichnet sich immer noch durch tadellose, schöne Arbeit aus; allein der Bedarf wird zusehends kleiner.

Für die Spinnerei von St. Gallen war das letztverflossene Jahr besser als sein unmittelbarer Vorgänger; doch kann von einem guten Geschäftsgange auch hier nicht die Rede sein.

Bereits in 1876 und nicht minder in 1877 vermehrte sich die Zwirnerei durch eine beträchtliche Anzahl kleiner Etablissements, was eine sehr lebhafte Concurrenz hervorrief. Im Allgemeinen hört man die Zwirner über das abgelaufene Jahr günstig

sprechen; weniger befriedigt zeigen sich die Weissweber. Die Hauptursache des steten Rückganges bei diesem Fabrikationszweige dürfte wohl in der Mode, welche die Kleidungsstücke von glattem und gedrucktem Mousselin seit Jahren vernachlässigt, und in dem schlechten Gange der Grobstickerei zu suchen sein.

Die Lage der Buntweberei gestaltete sich merklich ungünstiger als im Vorjahre. Konnte man während der 2 oder 3 früheren Jahre ganz gute Bestellungen wegen Mangel an Arbeitern nicht effectuiren, so musste man in 1877 Aufträge zu sehr unvortheilhaften Bedingungen übernehmen, um nur seine Leute ununterbrochen beschäftigen zu können.

Ein Gleiches könnte man von der Druckerei sagen. Die besten Kunden für diese Branche finden sich wohl in den Ländern am Mittelmeere; allein infolge der politischen Verwicklungen, dann wegen der vorjährigen schlechten Getreide- und Seidenernte litten dieselben an einem grossen Geldmangel.

Nicht gerade so ungünstig, wie über den Geschäftsgang, lauten die Berichte über das letztjährige Ernteergebniss, obwohl dasselbe noch sehr viel zu wünschen übrig liess. Die Weinernte blieb sowohl quantitativ als qualitativ gegen jene von 1876 zurück; was lediglich der Ungunst der Witterung und namentlich den sehr starken Octoberfrösten zugeschrieben werden muss. Da aber bekanntlich auch 1876 nicht zu den reichen Weinjahren zählt, so musste das letztjährige Product, obgleich von geringerer Güte, zu gleichem Preise wie das von 1876 (75—80 Cent. pr. Liter) bezahlt werden.

Mit dem Obstertrage stand es wohl nicht ganz so schlimm wie im Vorjahre; immerhin aber hörte man nur betrübende Nachrichten. Die nasskalte Witterung und die vielen Fröste während der Blüthezeit hatten die Hoffnung auf eine auch nur mittlere Obst-Ernte vollends zerstört. Birnen wurden mit 20—25, Aepfel mit 15—20 Francs pr. 100 Kilogr. bezahlt. Das Erträgniss an Steinobst war ebenfalls ein geringes.

An manchen Orten der hiesigen Gegend musste der Getreidebau dem Klee- und Wiesenbau weichen. Weizen lieferte sowohl in der Menge als im Körnergewicht einen mittelmässigen Ertrag; Roggen und Hafer litten mehr oder minder durch Spätfröste; ihre Qualität lässt zu wünschen übrig.

Die Einfuhr von Kornfrüchten über Buchs, St. Margrethen und die Bodensee-Häfen Rorschach und Romanshorn nach der Schweiz war 1877 weit bedeutender als im Vorjahre.

Der Mais brachte es bei der nassen und stürmischen Witterung zu Ende August und im September nur zu einer mangelhaften Körnerausbildung; dennoch lieferte er, gleichwie Kartoffeln, ein befriedigendes Resultat. Uebrigens hörte man viel über starkes Faulen der letzteren klagen.

Cichorien, in früheren Jahren hie und da im Rheinthal gebaut, kommen jetzt gar nicht mehr vor; ebenso zählen Flachs und Oelsämereien zu den Seltenheiten. Die Futterernte war der eines Mitteljahres gleich.

Infolge der Berichte über den Ausbruch der Rinderpest in Böhmen und Mähren erliess die schweizerische Bundesregierung am 27. October 1877 ein Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus Oesterreich-Ungarn, wodurch der bis dahin ziemlich lebhafte Viehverkehr mit diesem Lande vollständig abgeschnitten wurde. Die Viehpreise erhielten sich aber auf einer bedeutenden Höhe; schöne Exemplare galten durchschnittlich 500—700 Francs.

Die Milchwirthschaft ist in stetiger Ausdehnung begriffen; im Canton St. Gallen allein befinden sich dermalen 243 grössere und kleinere Käsereien, die zumeist nur Fettkäse fabriciren. Durchschnittlich beträgt der Preis für solche Käse 85—90 Francs pr. Centner, mit 6 pCt. Eingewicht.

Von höchst wohlthätigem Einfluss auf die landwirthschaftliche Entwicklung sind wohl die in hiesiger Gegend allgemein gepflegten landwirthschaftlichen Vereine,

welche alljährlich zahlreich besuchte Viehfütterungs-, Baumwärter-, Wein- und Gemüsebaucurse abhalten.

Handelsverkehr von Fokschan im Jahre 1877.

Fokschan. Der Handel des diesseitigen Bezirkes hängt zunächst von der Bewegung in den Donauhäfen Galatz und Braila, sowie von dem Verkehr über die österreichisch-ungarischen Grenzpunkte Itzkani, Ojtoz und zum kleineren Theil auch über Tömös ab. Sowohl Ein- als Ausfuhr bewegen sich in den genannten Richtungen.

Um so empfindlicher wurde daher der hierseitige Handel und Verkehr getroffen, als infolge der Kriegswirren nicht nur die Donauhäfen gesperrt, sondern auch die Eisenbahnlinie ausschliesslich für Militärzwecke in Anspruch genommen wurde, wodurch Mangel an Transportmitteln und Waaren, eine empfindliche Preiserhöhung für die gewöhnlichen Handelsgüter, wie auch für Lebensmittel aller Art, und endlich eine Einschränkung des Credites entstand.

Die Handelsleute konnten sich in den geänderten Verhältnissen nicht zurechtfinden, und erst nach und nach gewöhnte man sich daran, die benöthigten Waaren aus und über Oesterreich-Ungarn zu beziehen, wobei man aber nicht minder mit der Unzulänglichkeit der Communicationsmittel zu kämpfen hatte.

Gleichzeitig schränkte sich auch der Consum auf das Allernothwendigste ein, und zwar um so mehr, als für Getreide, welches fast die einzige Hilfsquelle des Landes bildet, ungeachtet einer günstigen Ernte, wegen Hemmung des Exportes und aus Mangel an Spiritusfabriken gar keine Nachfrage herrschte.

Die Geschäftslosigkeit verursachte eine förmliche Auswanderung von mittellosen Speculanten, und nur die solideren Häuser konnten den schwierigen Handels-Verhältnissen Stand halten.

Allerdings hatte man sich von dem Kriegszustande ganz andere, überspannt günstige Handelsresultate versprochen; die Enttäuschung in dieser Beziehung war daher für die hiesige Gegend um so grösser, als geradezu das Gegentheil sich herausstellte, wenn auch einzelne Firmen für ihre aus früherer Zeit stammenden Waaren-Vorräthe bei den emporgeschnellten Preisen einen nicht unerheblichen Nutzen zogen.

Das Jahr 1877 gestaltete sich somit für den Handel und Verkehr dieses Bezirkes zu einer Ausnahmsperiode, in welcher trotz Vermehrung der Geldcirculation zwar keineswegs die normalen Verhältnisse, wohl aber das eine Gute erreicht wurde, dass die hiesigen Kaufleute den österreichisch-ungarischen Bezugsquellen mehr Aufmerksamkeit zuwenden mussten.

Die Steigerung in den Platzpreisen der einzelnen Artikel, sowie der hohe Stand des Valutencourses konnte bei diesem Umstande natürlich nur vortheilhaft mitwirken. Weil aber anderseits die Einfuhr österreichisch-ungarischer Industrieerzeugnisse, im Gegensatz zu derjenigen aus England und zumeist auch aus Frankreich und Deutschland, viel zu kleinlich betrieben wird, so dürfte sich vielleicht die Bildung österreichisch-ungarischer Exportconsortien empfehlen, welche aber auch die Fähigkeit besitzen müssten, in die Absatzverhältnisse des Marktes unmittelbar und dauernd einzugreifen.

Es müsste eben das Bestreben vorwalten, die Plätze für österreichisch-ungarische Waaren zu gewinnen und sie daran zu gewöhnen. Der bisher betriebene geringfügige, zersplitterte, zum Theil auch nicht reelle Zwischenhandel bei der Einfuhr von

Fabrikaten der bezeichneten Provenienz scheint der Zunahme derselben ganz besonders hinderlich und abträglich zu sein.

Der bisherige Gebrauch der Handelsleute, ihre Kunden mit den schlechtesten Artikeln englischen, französischen oder deutschen Ursprungs gegen Preise zu bedienen, die ganz ausser Verhältniss mit der Qualität der Waare stehen, beginnt bereits beim Publicum erkannt zu werden, und trägt auch viel dazu bei, dass der Consum sich vermindert.

Die bedeutenderen Handelsfirmen am hiesigen Platze sind:

für englische Baumwollwaaren: Altin Agemós Söhne, und Kirkor David;

für Braschovaner (Kronstädter) Waaren: Stephan Ferhat und Jacob Ferhat;

für englische Baumwoll- und gemischte deutsche und Wiener Stoffe: S. Geldbeutel;

für österreichisch-ungarische Wollwaaren und gemischte englische Stoffe: Chaimsohn & Teldstein;

für französische und deutsche Wollwaaren und gemischte Stoffe: Wartan Missir's Söhne und Jacob Hangsik;

für deutsche und Wiener Kurzwaaren und gemischte Stoffe: J. Ch. Kremnitzer;

für österreichisch-ungarische, englische und deutsche Eisenwaaren: A. D. Vogel;

für Männer-Confectionswaaren: M. Scheffer, Neuwirt & Koczorek, L. Kuhnberg, D. Schwarzmann;

für Schuhwaaren: Christi Gaina;

für Lederwaaren: S. Tuchs;

für Colonialwaaren: Gebrüder Racovitza und A. Proferin;

für Wechsel- und Commissionsgeschäfte: S. Neiger & Söhne und W. Scheyer;

für Wägen: S. Barbar & Fischhof.

Schliesslich sei bemerkt, dass Circularien, betreffend die Etablirung neuer Handlungsfirmen, stets mit Vorsicht aufzunehmen sind, weil es dabei häufig auf Täuschung abgesehen ist. Auch bezüglich der Creditertheilung ist eine grosse Behutsamkeit geboten, weil die Fälle, wo die Creditgeber zu Schaden kommen, hier nicht zu den Seltenheiten gehören.

Handels- und Schifffahrtsbewegung von Volo im Jahre 1877.

Volo. Während des letztverflossenen Jahres zeigte der Einfuhrhandel Thessaliens eher einen Rückschritt als einen Aufschwung, und mancherlei sind die Ursachen, welche zu diesem Ergebnisse beigetragen haben.

Zunächst durch die politischen Verhältnisse wurde die Speculation in Einfuhr-Waaren derart gehemmt, dass sich der Import bloss auf Gegenstände des gewöhnlichen Bedarfes beschränkte und Alles, was nicht in diese Kategorie fällt, bei Seite liess.

Dann wirkten auch die beständigen Schwankungen des Wechselcurses am Triester Markte hemmend auf die Geschäfte ein, welche infolge dessen an Unsicherheit litten.

Was den Export der hierländigen Naturproducte betrifft, so entwickelte sich derselbe ebenfalls nicht in der gewünschten Weise, und zwar hauptsächlich wegen der mangelhaften Qualität der gewonnenen Erzeugnisse. So war es bezüglich des harten Weizens, der in Thessalien stark gebaut und grösstentheils nach Triest verschifft wird,

und ebenso mit Sesam, von welchem das Meiste nach Marseille, ein kleinerer Theil auch nach Genua und Livorno geht.

Unter solchen Umständen liessen die letztjährigen Ergebnisse des Güteraustausches zwischen Thessalien einerseits, Frankreich und Italien anderseits zu wünschen übrig.

Die Einfuhr von Zucker aus Oesterreich-Ungarn hat sich gegen das Vorjahr nur unwesentlich vermindert; dagegen zeigt der Importwerth von Zündhölzchen, Tuch und Quincaillerien derselben Provenienz eine Abnahme um 2612, 12.700 und resp. 3224 fl.

Der Rückgang in Zündhölzchen rührt nicht von einem verminderten Consum, wohl aber von der immer fühlbarer auftretenden Concurrenz der Fabrik der Gebrüder Buz in Augsburg her, welche ihre Waare auf dem Wege über Venedig hieher sendet.

An Tuch und Quincaillerien waren die Bezüge deshalb geringer, weil noch bedeutende Vorräthe dieser Artikel unverkauft lagerten, und weil die betreffenden Handelsleute, durch die trüben Aussichten in die Zukunft eingeschüchtert, ihr Geld nicht auf den Ankauf von Waaren verwenden wollten, deren sie von einem Augenblicke zum anderen verlustig gehen konnten, ohne irgend welche Hoffnung auf Vergütung des erlittenen Schadens.

Die Hauptgegenstände der Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn waren auch im vorigen Jahre: Stahl, Glätte, Papier, Quincaillerien, Zündhölzchen, Baumwoll- und Schafwollwaaren, sogenannte bulgarische Häute, Spirituosen, Thon- und Glaswaaren, Hölzer, Zucker und fertige Kleidungsstücke.

Die übrigen Importgüter, wie: Colonialwaaren, Indigo, rohe Felle, Eisenwaaren, Kupfer, leere Säcke, Reis, Petroleum, rohes Wachs, Seife und Steinkohlen, sowie auch Manufacte kamen aus England, Italien, der Türkei, Aegypten und Amerika.

Die von hier nach Triest ausgeführten Waaren bestanden in: Baumwolle, Feigen, hartem Weizen, Mais, ungewaschener Wolle, Lamm-, Ziegen-, Widder- und Hasenfellen, Olivenöl und Tabak (zum Theil im Transit).

Frankreich, England, die Türkei, Romanien, Serbien und Aegypten erhielten von hier: Baumwolle, harten Weizen, Gerste, Sesam, Erbsen, Kartoffeln, ungewaschene Wolle, Seidencocons, Thierknochen, Butter, Käse, Oel, eingemachte Oliven, Tabak, Würste und Hadern.

Die österreichisch-ungarischen Lloyddampfer brachten im vorigen Jahr Waaren für 675.435 fl. und Geldsendungen pr. 593.192 fl., zusammen also einen Werth von 1,268.627 fl.

Der Gesammtbetrag ihrer Ausfuhren beziffert sich mit 1,186.895 fl., davon 888.334 fl. an Waaren und 298.561 fl. an Geldgrupps. Ausserdem exportirte ein österreichisch-ungarisches Segelschiff Producte für 48.000 fl.

Die Segelschiffe und Dampfer fremder Flagge haben für das letztverflossene Jahr einen Ladungswerth von 1,106.000 fl. beim Einlauf und von 3,716.700 fl. bei der Abfahrt aufzuweisen.

Die Schiffsbewegung im Hafen von Volo gestaltete sich folgendermassen:

Flagge	Dampfer		Segelschiffe	
	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt
Oesterreichisch ungarische	53	44.040	1	278
Fremde	119	82.523	243	15.769
Zusammen . .	172	126.563	244	16.047

Gesammtverkehr 416 Schiffe von 142.610 Tonnen.

Von den 80 cirkassischen Familien, welche sich im Jahre 1876 in Thessalien aufhielten, sind nur noch wenige hier zu finden; theils wurden sie durch Krankheiten hinweggerafft und theils haben sie eine andere Heimat aufgesucht. Ausser 52 tartarischen Familien, welche ebenfalls in dieser Provinz leben, haben sich im Laufe des vorigen Jahres keine anderen Einwanderer daselbst niedergelassen.

Die Zahl der hier wohnenden österreichisch-ungarischen Staatsangehörigen beträgt 39, welche, auf 6 Familien vertheilt, in Handel und Industrie ihren Erwerb suchen.

Im Jahre 1877 kam nur ein einziges Falliment vor, bei welchem jedoch bloss Einheimische in Mitleidenschaft gezogen wurden.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem k. und k. Honorar-Viceconsul in Hellevoetsluis D. Mair das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 14. Juli 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchst unterzeichnetem Diplome dem k. und k. Consul in Mostar Anton Strautz als Ritter des Ordens der eisernen Krone dritter Classe in Gemässheit der Ordensstatuten den Ritterstand allergnädigst zu verleihen geruht.

— Der k. und k. Generalconsul Gustav Oesterreicher in Constantinopel hat sich auf Urlaub begeben und den k. und k. Viceconsul Sigmund Ritter v. Piombaazl mit der zeitweiligen Leitung der Amtsgeschäfte betraut.

— Der k. und k. Consul Joseph Haupt in Amsterdam hat einen mehrwochentlichen Urlaub angetreten, und wird während der Zeit seiner Abwesenheit der k. und k. Viceconsul Moriz Czikann Ritter v. Wahlhorn die Consulargeschäfte leiten.

— Der Kaufmann Mahomed Benabdeltif wurde zum k. und k. Consularagenten in Tetuan, und der Kaufmann Moses Benatar zum k. und k. Consularagenten in Rabat bestellt.

Die wirthschaftlichen Zustände Sachsens im Jahre 1877.

Allgemeine Lage.

Leipzig. Das Missverhältniss zwischen Production und Bedarf, welches nun schon seit längerer Zeit in der gewerblichen Thätigkeit Deutschlands besteht, hat sich auch im Laufe des Jahres 1877 in allen Zweigen der Fabrikation geltend gemacht.

Nicht blos aus Sachsen, aus dem ganzen Deutschen Reiche lauten die Klagen einstimmig über den ungünstigen Geschäftsgang, so dass die inländische Production trotz ihrer Einschränkung noch immer eine zu grosse blieb und zu weiteren Preisherabsetzungen sich verstehen musste.

Fast alle Handelskammerberichte aus den verschiedenen Theilen des Reiches erzählen von Verminderung der beschäftigten Arbeitskräfte, von Reduction der Arbeitszeit, von Lohnherabsetzungen und sind gewissermassen nur Variationen über das immer wiederkehrende Hauptthema der gesunkenen Consumtionsfähigkeit und des aufreibenden Ringens um die Perle der Billigkeit.

Consumenten und Fabrikanten haben fortan ihr Augenmerk weniger auf Solidität und Haltbarkeit der Waare, als auf deren Wohlfeilheit gerichtet — eine Erscheinung, die um so bedauerlicher ist, als sie nachhaltig wirkt und ihren üblen Einfluss noch weit über die dermalige Krisis hinaus üben wird.

Handelsverträge.

Da eine grundsätzliche Abweichung von der bisher verfolgten Handelspolitik, welche sich der Gesammtentwicklung der Volkswirthschaft in Deutschland so förderlich gezeigt hat, nicht ohne empfindlichere Störung der nationalen Arbeit, ohne ernstere Gefährdung wichtiger Handelsbeziehungen geschehen könnte, so ist der Wunsch ziemlich allgemein, dass das System der Handelsverträge auch in Zukunft aufrecht erhalten bleiben und in Anwendung kommen möge.

Nur in Bezug auf die Art und Weise der Durchführung desselben gehen die Ansichten auseinander. Zwar ist man in den betheiligten Kreisen darüber vollkommen einig, dass eine Aenderung in den einzelnen Positionen des Zolltarifs von sorgfältigen Untersuchungen über die thatsächliche Lage der verschiedenen Industriezweige, sowie von gegenseitigen Zugeständnissen abhängig gemacht werden müsse; allein während einige Handelskammern dringend zur theilweisen Rückkehr zu schutzzöllnerischen Bestimmungen rathen, sprechen sich zahlreiche Gewerbe, obschon gleichfalls unter dem Druck der momentanen Geschäftslage empfindlich leidend, mit ebenso grosser Wärme und Entschiedenheit gegen jede Art von Verkehrsbeschränkung, sowie gegen den autonomen Tarif mit seinen durch parlamentarischen Compromiss festgestellten Zollerhöhungen aus, indem derselbe ihrer Ansicht nach viele durch das seitherige System entwickelte gesunde und bedeutende Industrien wieder zu Grunde richten würde.

Und da Deutschland theils zum eigenen Verbrauch, theils zur weiteren Verarbeitung hauptsächlich Rohstoffe und Halbfabrikate einführt, dagegen Industrie-

Erzeugnisse überwiegend ausführt, so wollen die Handelskammern und gewerblichen Corporationen beim Abschluss neuer Verträge namentlich darauf Rücksicht genommen sehen, dass das Absatzgebiet für deutsche Exportartikel nicht blos in seinem bisherigen Umfange erhalten bleibe, sondern nach Möglichkeit noch erweitert werde. Und dies könne nur auf der Basis der ausgedehntesten Handels- und Verkehrsfreiheit geschehen.

Die deutsche Industrie ist für ihre gedeihliche Entwicklung haup'säeblich auf die Vermehrung des Exportes angewiesen. Wird durch hohe Zollsätze und die dadurch provocirten Revanchezölle fremder Staaten die Möglichkeit des Exports beschränkt, so raubt man dem einheimischen Handelsfleiss die wesentlichste Stütze und entzieht ihm gewissermassen die Lebensluft.

Was speciell den neu abzuschliessenden Handelsvertrag mit Oesterreich-Ungarn anbelangt, so legen alle betheiligten Kreise in Sachsen ein grosses Gewicht darauf, dass der zollfreie Verkehr im Veredlungsverfahren aufrecht erhalten bleibe; dass weitere Annäherungen der österreichischen an die seit 1868 zugestandenen deutschen Eingangszölle angestrebt, sowie dass für Eisen und Eisenwaaren die bis 1. Januar 1877 in Deutschland erhobenen Zölle beansprucht werden.

Textilindustrie.

In Bezug auf den vorjährigen Geschäftsgang in der für Sachsen so wichtigen Textilindustrie sei hier blos hervorgehoben, dass im Tuchgeschäft fortdauernd eine erhebliche Einschränkung in der Fabrikation stattgefunden hat.

Gegen den Herbst und Winter besserten sich die Absatzverhältnisse insoweit, als grössere Geschäftsabschlüsse zu Stande kamen, doch waren die Preise meistentheils derartig gedrückt, dass sie kaum die Herstellungskosten zu decken vermochten.

Ein Zweig der sächsischen Industrie, der gänzlich darniederliegt, ist die voigtländische Weisswaarenfabrikation, welche noch in den Jahren 1871 und 1872 einen so blühenden Stand hatte. In den voigtländischen Bezirken Auerbach, Oelsnitz und Plauen war die Lage schon Anfangs 1877 infolge der zunehmenden Geschäftsstockung eine üble, steigerte sich jedoch mit dem herannahenden Winter derart zum effectiven Nothstand, dass die öffentliche Mildthätigkeit zu Hilfe kommen musste.

Wie ernst der Zustand der Baumwoll- und Leinenindustrie in Deutschland überhaupt ist, erhellt am besten aus dem Rufe nach staatlichem Schutze dieser Industriezweige, in deren Interesse dermalen eine Enquête veranstaltet wird, für welche, beiläufig bemerkt, die sächsischen Handelskammern in ihrer Mehrzahl nicht gestimmt haben.

Von sächsischen Baumwollwaaren lagern allenthalben massenhafte Vorräthe, und da sich der Umsatz nur auf den nothwendigsten Bedarf beschränkt, die Baumwollgarne aber im Preise stiegen, so verschlechterte sich noch der Zustand der Weberei.

Die Lausitzer Leinenindustriellen versprechen sich eine Besserung des Geschäfts und grössere Nachfrage nach ihrer Waare durch Beseitigung der zollfreien Einfuhr böhmischer Rohleinen.

In sächsischen Manufacturwaaren (Kleiderstoffen) nahm das Geschäft gegen den Winter zu einen vielverheissenden Aufschwung, wie sich überhaupt in manchen Branchen der Textilindustrie zu Beginn des Winters eine Wendung zum Besseren bemerklich machte.

Ganz besonders auffällig ist der Rückgang in der Handweberei, welche beispielsweise in Chemnitz, einem Hauptsitze dieser Hausindustrie, seit dem Jahre 1860 nachfolgende Veränderungen zeigt, obschon dabei nicht unerwähnt bleiben darf, dass allerdings ein Theil der Einbusse durch Maschinenweberei wieder ersetzt wurde.

	1860	1873	1876
Gangbare Stühle	2416	1482	920
Jaquard-Stühle	1397	982	612
Schaftstühle	1019	500	308

Bearbeitet wurden dieselben von:

	1860	1873	1876
Meistern	1048	794	562
Gesellen	1011	647	342
Frauenspersonen	109	26	13
Lehrlingen	148	15	3
Arbeitern überhaupt	2416	1482	920

Waarenverkehr.

Die Zahl der im Jahre 1877 zu den drei Messen in Leipzig eingegangenen vereinsländischen messzollpflichtigen Waaren betrug zur:

Neujahrsmesse	73.747	Zollcentner
Ostermesse	133.017	„
Michaelismesse	147.478	„
Zusammen	354.242	Zollcentner

(oder um 10.457 Zollcentner weniger als im Vorjahr).

Von den sog. messzollpflichtigen Gegenständen umfassten die Manufacturwaaren ca. 52 pCt. oder 23 pCt. der Hauptsumme aller überhaupt eingegangenen vereinsländischen Messgüter.

Nach Percenten berechnet sich der Antheil der einzelnen Länder an der Gesammtsumme des Güterverkehrs, wie folgt:

Preussen	46·56 pCt.
Sachsen	38·73 „
Thüringen	8·67 „
Elsass-Lothringen	2·12 „
Bayern	2·02 „
Oesterreich-Ungarn	0·66 „
Württemberg	0·45 „
Baden	0·38 „
Luxemburg	0·18 „
Grossherzogthum Hessen	0·14 „
Braunschweig	0·09 „

Von ausländischen Manufacturwaaren, Halbfabrikaten und Rohstoffen sind ferner 347.298 Zollctr. eingegangen (um 62.000 Zollctr. weniger als im Vorjahre).

Von diesen wurden zum Verbleib im Zollverein 302.247 Zollctr. verzollt (57.774 Zollctr. weniger als im Vorjahre), der Rest wurde an das Ausland verkauft oder in andere vereinsländische Packhofstädte versendet.

Der gesammte Waarenverkehr aus dem Auslande hat im Jahre 1877 bei dem Leipziger Zollamte 822.723 Zollctr. oder um 68.902 Zollctr. mehr als im Vorjahre betragen.

An dieser Waarenvermittelung nahmen die verschiedenen hiesigen Eisenbahnen in folgendem Verhältnisse Theil:

Berlin-Anhaltische Bahn	21 pCt.
Thüringer Bahn	19 „
Leipzig-Dresdener Staatsbahn	18 „

Magdeburg-Leipziger Bahn	16 pCt.
Bayerische Staatsbahn	14 „
Eilenburger Bahn	10 „

Export nach den Vereinigten Staaten.

Bei der Wichtigkeit dieses Exports für den deutschen Gewerbefleiss im Allgemeinen, sowie für die sächsische Industrie insbesondere sei der Thatsache Erwähnung gethan, dass sich im Jahre 1877 seit langer Zeit zum erstenmal wieder, verglichen mit dem Vorjahre, eine wesentliche Vermehrung des deutschen Exports (im Werthe von 6½ Mill. Mark) herausgestellt hat, so dass wenigstens in Bezug auf den Verkehr mit den Vereinigten Staaten für die deutsche Industrie die schlimmere Zeit vorüber zu sein scheint.

Der Gesammtwerth der im Jahre 1877 (mit 30. September endend) aus dem hiesigen Consulardistricte nach den Vereinigten Staaten von Amerika ausgeführten Waaren betrug 1,473.000 Dollar.

Seither hat die Ausfuhr im I. Quartal (October bis December 1877) 360.170 Dollar, im II. Quartal (Januar-März 1878) 436.637 Dollar erreicht, und namentlich sind es die Consulardistricte von Leipzig, Chemnitz, Barmen, Düsseldorf u. s. w., welche aus ihren Ausfuhrlisten die beträchtlichsten Erhöhungen in der exportirten Waarenmenge nachweisen.

Für die österreichisch-ungarische Industrie dürfte es von Interesse sein, zu vernehmen, dass unter den nach den Vereinigten Staaten ausgeführten Artikeln Spitzen und Besätze, musikalische und andere Instrumente, Spielwaaren, ätherische Oele, Schweinsborsten, sowie namentlich Handschuhwaaren einer gesteigerten Nachfrage aus Deutschland sich erfreuten.

Musterschutz.

Da es für alle Branchen unserer vaterländischen Industrie von grösster Wichtigkeit erscheint, ihre Muster in dem benachbarten Deutschen Reiche vor Nachahmung gesetzlich geschützt zu sehen, so möge hier die Bemerkung eine Stelle finden, dass noch neuerlich vom hiesigen Handelsgerichte einem österreichischen Staatsangehörigen der erbetene Musterschutz aus dem Grunde versagt wurde, weil es dermalen noch an dem im §. 16 des deutschen Musterschutzgesetzes vom 11. Januar 1876 vorgesehenen und geforderten Reciprocitätsverhältniss zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn mangelt.

Eisenbahnwesen.

Die Länge der am Schluss des Jahres 1877 im Betrieb gestandenen königlich sächsischen Staatseisenbahnen betrug 1773·3 Kilometer (mit Einschluss der 1876 erworbenen Privatbahnen Leipzig-Dresden, nebst den Zweigbahnen Chemnitz-Aue-Adorf, Chemnitz-Komotau, Zwickau-Lengenfeld-Falkenstein, Gera-Greiz-Plauen und Hainichen-Rosswein). Die Länge der mitverwalteten Privatbahnen: Zittau-Reichenberg, Gössnitz-Gera, Altenburg-Zeitz, Gaschwitz-Meuselwitz beträgt 137·6 Kilometer, zusammen 1910·9 Kilometer.

Im Bau begriffen waren 69·1 Kilometer. Von den 1910·9 Kilometern Bahnlänge liegen 238·2 Kilometer ausserhalb der Grenzen Sachsens, während andererseits 302·2 Kilometer fremde Bahnen sich innerhalb Sachsens befinden.

Neu eröffnet wurden die Staatsbahnlinien Riesa-Lommatzsch (5. April), Schandau-Neustadt-Dürröhrsdorf (1. Juli), Neustadt-Wilthen-Bautzen und Wilthen-Sohland, beide von der Südlausitzer Staatsbahn (1. September). In den Staatsbesitz ging am 1. März auch die 13 Kilometer lange Greiz-Brunner Bahn über.

Mit Rücksicht auf die bedrängte Lage der arbeitenden Bevölkerung wurde die Generaldirection der königlichen Staatsbahnen angewiesen, die Vorbereitungen für die neu zu bauenden Linien: St. Egidien-Stollberg, Gaschwitz-Plagwitz, Lommatzsch-Nossen, Bischofswerda-Neukirch und Eibau-Oberoderwitz thunlichst zu fördern. Mit dem Bau der letztgenannten Linie wurde im Mai, mit der Strecke Bischofswerda-Neukirch im August begonnen.

Weitere Privatbahnen, deren Ankauf die Regierung bei der Kammer beantragt hat, sind: Chemnitz-Würschnitz, 11 Kilometer; Gössnitz-Gera, 34·56 Kilometer; Annaberg-Weipert, 18·435 Kilometer; Meltheuer-Weida (unvollendet), 35·33 Kilometer; die Muldenthalbahn, 82·122 Kilometer.

Die finanzielle Situation, der Stand der Betriebsmittel und die Höhe des Verkehrs auf den sächsischen Bahnen ist für das Jahr 1877 noch nicht zusammengestellt; wir müssen uns daher bescheiden, die eben erst veröffentlichten, in vielfacher Beziehung interessanten Ergebnisse des Jahres 1876 hier folgen zu lassen.

Bis zum Schlusse des Jahres 1876 sind im Königreich Sachsen für Eisenbahnen im Ganzen 506,375.415·75 Mark Baucapitalien verwendet worden. Diese Summe bildet die Herstellungskosten für die im Eigenthum des königlich sächsischen Staats-Fiscus befindlichen Bahnen, einschliesslich der im Laufe der Zeit aufgewendeten Summen für Vervollständigung der Bahnanlagen und zur Verstärkung des Transportmittelparkes.

Das mittlere Anlagecapital aber, welches durch den Betriebsüberschuss des Jahres 1876 zu verzinsen ist, beträgt nach Reduction der Kauf-, bezügl. Bausummen der im Laufe des Jahrs angekauften oder neu eröffneten Linien auf die Betriebszeit während des Jahrs 1876 456,707.401·83 Mark, d. i. pro Kilometer eigener Bahn-Länge im mittleren Jahresdurchschnitt von 1419·422 Kilometer 321,755·90 Mark, gegen 322.078·89 Mark im Vorjahre.

Die Gesammtzahl der Locomotiven bei den Staatseisenbahnen bestand Ende 1876 in 672 Stück, von denen die älteste aus dem Jahre 1844 stammt. Tender waren 466 für Personen- und Güterzüge und 74 für Eilzüge, Personenwagen bei den Staatsbahnen 1835 vorhanden. Von der Gesammtzahl der Plätze kamen: 3·31 pCt. auf die I., 21·26 pCt. auf die II., 65·41 pCt. auf die III. und 10·02 pCt. auf die IV. Classe.

Passagiergepäckwagen hatte die Staatsbahn zu Ende 1876 im Ganzen 359, bedeckte Güterwagen 5277, offene Güterwagen 12.895. Diese 18.531 Gepäckwagen haben 88,837.370 Kilogr. Eigengewicht und eine Gesammtladungsfähigkeit von 145,627.500 Kilogramm.

Von eigenen und fremden Locomotiven wurden auf den Staatsbahnen im Jahre 1876 geleistet: 14,661.895·3 Nutzkilometer, 652.530·4 Leerkilometer, 304.346 Reserve- und 624.627 Rangirdienststunden.

Das Heizungsmaterial auf Steinkohle reducirt, verbrauchten dieselben 192,707.347 Kilogramm.

Personen verkehrten auf den Staatseisenbahnen 17,452.572 mit 14,164.043 Kilogr. Ueberfracht. Hunde verkehrten 47.859.

Im Fahrzeugs- und Thierverkehr wurden Eisenbahnfahrzeuge 996, Equipagen u. s. w. 2172, Pferde 2799, Rind- und anderes Vieh 22.104 Stück befördert.

Der Güterverkehr weist 8.912,660.570 Kilogr. aus. Die Totalsumme der im Jahre 1876 auf den sächsischen Staatsbahnen transportirten Stein- und Braunkohlen betrug 4.447,634.200 Kilogr., und ist um 0·43 pCt. gegen das Vorjahr zurückgegangen.

Die Reform der Localtarife ist als abgeschlossen zu betrachten. Von den bestehenden 63 Eisenbahnverwaltungen haben 61 für ihren Localverkehr an Stelle der

früheren neue, auf der Grundlage des Reformsystems hergestellte Tarife zur Einführung gebracht.

Rückständig ist nur noch die Friedrichrodaer Eisenbahn, von welcher noch keine Mittheilung über eine Reform ihres Localgütertarifs vorliegt, und die Georgs-Marienhütte-Hasberger Eisenbahn, welche den bisherigen Gütertarif beizubehalten beabsichtigt. Beide Verwaltungen kommen für den allgemeinen Transport kaum in Betracht.

Von den auf den deutschen Bahnen im Verkehr unter sich, sowie mit dem Auslande zur Zeit bestehenden 1201 Tarifen sind erst 213, also etwa 18 pCt., und von den lediglich zwischen deutschen Bahnen bestehenden 636 Verbands- und directen Tarifen 199, also etwa 30 pCt., auf der Grundlage des Reformsystems aufgestellt.

Schiffsbewegung auf der Elbe.

Ueber die Verhältnisse der Schifffahrt und des Waarenverkehrs auf der Elbe im Jahre 1877 liegen nachfolgende officielle Angaben vor.

Die Dampfer der Ketten-Schleppschifffahrtsgesellschaft der oberen Elbe schleppten 10.427 Fahrzeuge mit einer Gesammtladung von 3,202.610 Centner, wodurch eine Einnahme von 968.145 Mark und nach zahlreichen Abschreibungen ein Rein-Gewinn von 203.172 Mark erzielt wurde (7½ pCt. oder 22·50 Mark pr. Actie).

Die Elbe-Dampfschifffahrtsgesellschaft zu Dresden hat mit 6 Dampfern, welche 14.150 Meilen in 17.203 Fahrstunden durchliefen, 742 fremde Fahrzeuge mit 851.863 Centner Ladung und 216 eigene Fahrzeuge mit 440.785 Centner geschleppt. Die Gesammteinnahmen betrugen 534.434 Mark, welche einen Reingewinn von 126.746 Mark ergaben und dadurch eine Dividende von 12 pCt. ermöglichten.

Die Sächsisch-Böhmische Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Dresden, über deren Geschäftsergebnisse im Jahre 1877 ein detaillirter Bericht noch nicht vorliegt, hat durch umsichtige und ökonomische Leitung einen Bruttogewinn von 181.261 Mark und einen Reingewinn von 69.989 Mark erzielt, welcher die Vertheilung einer Dividende von 7 pCt. gestattete.

In Bezug auf die Kettenschleppschifffahrt zwischen Hamburg, Wallwitzhafen und Leipzig liegt die Nachricht vor, dass die Hamburger Steuerbehörde die Zoll-Verschlussvorrichtung der Kähne genehmigt hat, wodurch die Güterbeförderung um 2—3 Tage beschleunigt wird und der Wasserweg über Wallwitzhafen für Waaren-Bezüge aus Hamburg von den Leipziger Geschäftsleuten häufiger als bisher benützt werden dürfte.

Das von der Leipziger Handelskammer befürwortete Project eines Elster-Elb-Canals (Leipzig-Wallwitzhafen bei Dessau) ist im letztverflossenen Jahre ebensowenig seiner Realisirung näher gerückt, als der Plan der Herstellung eines Elster-Saale-Canals, obschon im Interesse des letzteren unter dem Vorsitze des Regierungspräsidenten von Diest in Merseburg noch neuerlichst eine Conferenz stattgefunden hat.

Münzreform.

Die Durchführung der deutschen Münzreform nähert sich mehr und mehr ihrem Ende. Die Verschiedenheiten der noch bis vor kurzem in Deutschland bestandenen sieben oder acht Münzsysteme sind gründlich überwunden und Deutschland besitzt dermalen auf der Grundlage der Goldwährung und des Decimalsystems ein gemeinsames, ebenso solides als einfaches Münzwesen, ein einheitliches, nicht übermässiges Papiergeld, einen wohlfundirten, zweckmässig begrenzten Notenumlauf.

An die Stelle der Silberwährung und ihrer bedenklichen Preisschwankungen ist die Goldwährung getreten, ein ungleich festerer und weniger der Willkür und Speculation ausgesetzter Massstab für den Werth der Waaren wie für die Production.

Die Verkäufe überschüssiger Silbervorräthe nach England haben im vorigen Jahre nicht weniger als $13\frac{3}{4}$ Millionen Pfund Sterling erreicht. Bis Ende December 1877 war an Landes-Silber- und Kupfermünzen eine Summe im Gesammtwerth von 949,204.420 Mark zur Einziehung gelangt, davon Silbermünzen für 945,931.883 Mark.

Die Gesammtprägung bis Ende December 1877 betrug an Goldmünzen: 1.159,223.840 Mark in Doppelkronen, 364,063.160 Mark in Kronen und 24,443.005 Mark in halben Kronen; an Silbermünzen: 71,653.095 Mark Fünf-Markstücke, 71,104.489 Mark Zwei-Markstücke, 144,257.691 Mark Ein-Markstücke, 71,104.489 Mark Fünfzig-Pfennigstücke, 35,717.922 Mark Zwanzig-Pfennigstücke; an Nickel-Münzen: 35,160.344 Mark; an Kupfermünzen: 9,595.930 Mark.

Bankwesen.

Zur richtigeren Beurtheilung der Verhältnisse der Banken und Actiengesellschaften im Königreich Sachsen im Jahre 1877 schicken wir der Schilderung derselben einige allgemeine Notizen über die deutschen Zettelbanken und die deutsche Reichs-Bank voraus.

Die 18 deutschen Zettelbanken hatten am 31. December 1877 insgesammt einen Cassenstand von 613.628.000 Mark; während der Wechselbestand mit 688,761.000 Mark, die Lombardforderungen mit 99,555.000 Mark verzeichnet waren. Der Noten-Umlauf betrug 918,131.000 Mark; die sonstigen täglich fälligen Verbindlichkeiten 179,382.000 Mark; die an eine Kündigungsfrist gebundenen Verbindlichkeiten beliefen sich auf 60,621.000 Mark.

Was insbesondere die deutsche Reichsbank betrifft, so betrug der Gesammt-Umsatz in wirklich ausgeführten Geschäften 47.541,619.800 Mark (10.856,789.200 Mark mehr als in 1876). Der Bankzinsfuss berechnete sich im Durchschnitt auf 4·42 pCt. für Wechsel und 5·42 pCt. für das Lombard.

An Banknoten waren durchschnittlich 694,929.000 Mark in Umlauf, durch Metall gedeckt mit 73·27 pCt. Die Grundstücke hatten einen Buchwerth von 15,628.600 Mark; der Reservefond betrug 14,145.583·80 Mark.

An Wechseln wurden gekauft oder zur Einziehung übernommen 2,524.959 Stück im Betrage von rund 3.851,120.000 Mark, an Lombarddarlehen ertheilt 492,828.000 Mark. Im Giroverkehr wurden vereinnahmt 13.610,000.000 Mark (1876: 8.411,000.000 Mark), verausgabt 13.503,000.000 Mark (1876: 8.319,000.000 Mark).

Der Bruttogewinn belief sich auf 19,915.932 Mark, der Reingewinn auf 10,770.229 Mark. Die Dividende beträgt 6·29 pCt., oder nach Abzug der Zinsen eine Superdividende von 1·39 pCt., d. i. $\frac{1}{6}$ pCt. mehr als im Vorjahr.

Von den sächsischen Notenbanken ist nur die sächsische Bank in Dresden von Bedeutung. Von Banknoten, auf Reichswährung lautend, hatte diese Bank im Durchschnitt eine Circulation von 41,002.937 Mark (1876: 54,458.164 Mark), eine Baarbedeckung von 27,280.470 Mark (gegen 40,587.806 Mark) und einen ungedeckten Betrag von 13,722.467 Mark (gegen 13,870.358 Mark).

Der Zinsfuss, zu welchem die Bank Wechsel und Anweisungen discontirte, betrug im Durchschnitt für den Wechseldiscont 4·42 pCt. (1876: 4·15 pCt.), für Lombardzins 5·42 pCt. (1876: 5·15 pCt.). Die Dividende belief sich auf $5\frac{3}{4}$ pCt. (gegen 8 pCt. im Vorjahr).

Gleich der sächsischen Bank erzielten geringere Erträgnisse als im Vorjahr: die Allgemeine deutsche Creditanstalt ($5\frac{2}{3}$ gegen 6 pCt.); die Leipziger Disconto-Gesellschaft ($1\frac{2}{3}$ gegen 4 pCt.). Höhere Erträgnisse als im Jahre 1876 haben aufzuweisen: die Leipziger Bank ($5\frac{2}{3}$ gegen $4\frac{8}{10}$ pCt.); der Cassenverein ($5\frac{1}{2}$ gegen $4\frac{1}{2}$ pCt.); die Dresdener Bank ($6\frac{1}{2}$ gegen $5\frac{1}{2}$ pCt.); die Oberlausitzer Bank in

Zittau (3 gegen 1½ pCt.); die Zwickauer Bank (8 gegen 3 pCt.). Der Chemnitzer Bank-Verein blieb mit 5½ pCt. auf dem Stande des vorjährigen Erträgnisses stehen.

Im Ganzen genommen, zeigte die Bankthätigkeit im Jahre 1877 denselben Charakter wie im Vorjahr, was wohl erklärlich ist, wenn man in Erwägung zieht, dass die Hoffnungen auf Besserung der Industrie- und Handelsverhältnisse sich nicht erfüllten, vielmehr das Geschäft noch trostloser sich gestaltete, die Fallimente noch häufiger wurden. Bei einigen der grösseren Banken waren zwar im Contocorrent und im Wechselgeschäft grössere Umsätze zu verzeichnen, dagegen blieb die Bewegung im Commissions- und Lombardgeschäfte gegen 1876 zurück.

Die vom Generalpostmeister v. Stephan vorgeschlagene Einrichtung der Einholung von Wechselacceptеn durch die Post gab den verschiedenen Handelskammern des hiesigen Consulatsbezirks Veranlassung, diese Massnahme als eine sehr dankenswerthe zu bezeichnen, vorausgesetzt, dass:

1. von der Festsetzung eines Meistbetrags für die zur Einholung des Accepts bestimmten Wechsel abgesehen,
2. die Protestaufnahme im Falle der Acceptsverweigerung auf Verlangen des Absenders durch die Postanstalt vermittelt,
3. dem Bezogenen eine dreitägige Frist zur Erklärung über die Annahme eingeräumt,
4. die Gebühr mit höchstens 50 Pfennig bemessen werde.

Industrielle Gesellschaften.

Gleich verschiedenen Banken fiel auch so manche industrielle Gesellschaft dem auf dem wirthschaftlichen Leben Deutschlands lastenden Druck zum Opfer und musste zur Liquidation schreiten oder hatte doch erhebliche Verluste erlitten.

Mit guten Dividenden figuriren: Die Leipziger Wollkämmerei (11 pCt.) und die Leipziger Kammgarnspinnerei (7 pCt.); dagegen hat die Dresdener Lederfabrik, welche 1876 noch 8 pCt. erzielte, diesmal eine beträchtliche Unterbilanz, und ebenso zeigt die Bilanz der deutschen Jutespinnerei und Weberei einen Verlust von 31.566 Mark.

Die Meissener Ofen- und Chamottewaarenfabrik gab 5 pCt.; die Sächsische Schieferbruchcompagnie zu Lössnitz nur 3 Mark pr. Actie; die Vereinigte Radeberger Glashütte 1 pCt. Die Dresdener Nähmaschinenzwirnfabrik und die Sächsische Näh-Fadenfabrik zahlten gar keine Dividende.

Die Sebnitzer Papierfabrik erzielte 5 pCt. (1876: 1 pCt.); die Bautzener 7 pCt. (1876: 6 pCt.); die Weissenborner 5 pCt. (1876: 3 pCt.). Die Vereinigten Fabriken photographischer Papiere in Dresden verdienten 10 pCt.

Gute Geschäfte machten ferner die Elbdampfschifffahrts-Gesellschaft, welche 12 pCt., und die Sächsisch-Böhmische Dampfschifffahrts-Gesellschaft, welche 7 pCt. ergab.

Die Sächsische Dampfschiffs- und Maschinenbauanstalt zu Dresden hatte einen Verlust von 262.917 Mark.

Von den Brauereien brachten: Feldschlösschen keine Dividende (gegen 6 pCt. in 1876); Reissewitzer 5 pCt. (gegen 12 pCt.); Societätsbrauerei (Waldschlösschen) 6 pCt. (gegen 9 pCt.); der Plauen'sche Lagerkeller 3 pCt. (gegen 6 pCt.). Gambrinus in Dresden hatte eine bedeutende Unterbilanz.

Sparcassen.

Die Einlagen in die sächsischen Sparcassen haben sich mehr und mehr verringert, trotz der Vermehrung ihrer Anzahl, welche von 41 im Jahre 1847 auf 168 in 1877 gestiegen ist. An sich betrachtet, erscheinen allerdings die im vorigen Jahre

erfolgten 606.701 Einzahlungen im Gesammtbetrage von 75,111.082 Mark, denen 513.313 Rückzahlungen im Betrage von 73,639.028 Mark gegenüberstehen, als ein nicht gerade ungünstiges Ergebniss.

Ein anderes Licht fällt aber auf diese Zahlen, wenn man den Gesammtbetrag der Einzahlungen zu dem der Rückzahlungen in ein Verhältniss bringt. Dasselbe stellt sich nämlich für: 1873 wie 100 : 59·7; 1874 wie 100 : 63·8; 1875 wie 100 : 74·1; 1876 wie 100 : 85·7; 1877 wie 100 : 98.

Einkommensteuer.

Die Abschätzung der Einkommensteuer ergab im Jahre 1877 folgende Resultate: auf 2,760.586 Einwohner kamen 1,000.491 Personen oder 36·24 pCt. der Bevölkerung zur Abschätzung.

Darnach betrug das Gesammteinkommen aus Grundbesitz 210,817.520·70 Mark; aus Renten 110,816.427 Mark; aus Gehaltszahlung 317,288.439·33 Mark; aus Handel, Gewerbe etc. 393,438.318·17 Mark. Zieht man von der Summe der Einkünfte pr. 1.032,360.705·20 Mark die Schuldzinsen pr. 84,101.829·69 Mark ab, so verbleiben 948.258.875·51 Mark. Die Anzahl der Beitragspflichtigen war 919.651 oder 33·31 pCt.; die Summe des besteuerten Gesammteinkommens betrug: im Steuerkreis Dresden 298,826.426·08 Mark, Leipzig 265,238.422·22 Mark, Zwickau 294,280.875·15 Mark, Bautzen 89,913.152·06 Mark.

Bevölkerung.

Die Bewegung der Bevölkerung in Sachsen weist für das Jahr 1877 folgende Ziffern aus:

Ausgewandert sind 222 Personen, darunter 106 Familienhäupter. In das Ausland gingen 201, in andere deutsche Reichsstaaten 21 Personen. Davon entfallen auf die Kreishauptmannschaften: Bautzen 23, Dresden 97, Zwickau 60, Leipzig 42 Personen.

Eingewandert sind 1899 Personen (darunter 601 Familienhäupter), und zwar in die Kreishauptmannschaften: Bautzen 147, Dresden 305, Zwickau 339, Leipzig 1108 Personen.

Speciell für Oesterreich-Ungarn erscheint hier die Bemerkung wichtig, dass in Deutschland der Gewerbebetrieb der Ausländer im Umherziehen neuester Zeit grosse Beschränkungen erfahren hat, und dass nicht nur eine fernere Zulassung ausgeschlossen, sondern sogar eine Massenausweisung, namentlich der umherziehenden fremden Topfbinder, Kesselflicker, Drahtwaarenhändler u. s. w., in Aussicht genommen ist.

Waldbau.

In Bezug auf die Förderung des Waldbaues sei bemerkt, dass der alljährlich in den Staatsforsten stattfindende Verkauf von Holzpflanzen an Gemeinden und Privat-Waldbesitzer in 1877 ein ziemlich lebhafter war. Von den offerirten 3771 Hundert Laubholz- und 66.446 Hundert Nadelholzpflanzen wurden 2005, bezw. 40.242 Hundert wirklich abgesetzt.

Die fiscalischen Forstbeamten sind angewiesen, der Ausführung und Leitung von Culturen auf Antrag der Gemeinden und Privatwaldbesitzer nach Thunlichkeit sich zu unterziehen, doch ist hievon ein umfassender Gebrauch bisher nicht gemacht worden.

Steinkohlen.

Die Steinkohlenabfuhr aus den drei sächsischen Abbaubezirken Zwickau, Lugau und Dresden auf den Eisenbahnen hat im Jahre 1877 441.393 Wagenladungen à 5000 Kilogr. betragen.

Davon kamen 324.949 Ladungen (73·62 pCt.) auf Zwickau, 56.287 Ladungen (12·75 pCt.) auf Lugau und 60.157 Ladungen (13.63 pCt.) auf Dresden.

Die Abnahme gegen das Vorjahr betrug 15.889 Ladungen (3·47 pCt.).

Das grösste Kohlenquantum erhielt Leipzig mit 40.720 Ladungen.

Industrielle Ausstellungen.

Von grösseren industriellen Ausstellungen, welche im Jahre 1877 im Königreich Sachsen stattfanden, ist vorzugsweise der in der ersten Maiwoche in Leipzig abgehaltene internationale Maschinenmarkt zu erwähnen, der von gutem Erfolge begleitet war; ferner die vom 5. bis 12. August in Zwickau abgehaltene internationale Ausstellung von Maschinen, Geräthen und Rohstoffen für den Betrieb der Gewerbe der Bleicher, Decateure, Drucker, Färber, Hutmacher, Posamentirer, Segelmacher und Wäscher.

Tabakbesteuerung.

Bekanntlich hat die Regierung des Deutschen Reiches einen höheren Besteuerungsmodus des Tabakes und seiner Fabrikate in Aussicht genommen, nachdem die directen Steuern einer Steigerung kaum mehr fähig sind und daher die indirecten Abgaben herangezogen werden müssen, um zwischen den Einnahmen und Ausgaben des Staates das Gleichgewicht herzustellen. Er erscheint dies um so dringender geboten, als die Vermehrung der Staatsausgaben in den letzten fünf Jahren rund hundert Millionen Mark erreicht hat, und das Streben der Staatsverwaltung dahin gerichtet ist. die Einnahmen des Reiches von den Matricularbeiträgen, welche jährlich gegen 86 Millionen Mark betragen, unabhängig zu machen.

Unter den indirecten Steuerobjecten glaubt aber die Regierung den Tabak in erster Reihe wählen zu sollen, und zwar nicht blos, weil derselbe ein Genussmittel ist, sondern auch aus dem Grunde, weil dieser Artikel am wenigsten die übrigen Industrien berührt und dessen Besteuerung noch der grössten Steigerung fähig ist, indem dieselbe bisher in Deutschland nur 35 Pfennig pr. Bewohner beträgt*), während in Oesterreich-Ungarn, England und Amerika das jährliche Bruttoerträgniss der Tabaksteuer 4—5 Mark, in Frankreich sogar 7 Mark pr. Kopf erreicht.

Zu ihrer gründlicheren Orientirung hat die kaiserlich deutsche Regierung einen Gesetzentwurf in Bezug auf vorzunehmende statistische Erhebungen über Tabakfabrikation und Tabakhandel eingebracht, welche sich nicht blos auf Preise, Art und Menge des Erzeugnisses, sondern auch auf Betriebsräume, Maschinen und Geräthe zu erstrecken haben, was darauf hindeutet, dass die Regierung die Ablösungs- und Entschädigungsfrage und daher die Einführung einer Staatsregie ins Auge gefasst hat.

Schon diese vorbereitende Massregel ist in den betheiligten Kreisen auf den heftigsten Widerstand gestossen, welcher in Resolutionen von Handels- und Gewerbe-Kammern, von Corporationen und Vereinen einen energischen Ausdruck fand. Die Ausführungen der Gegner der neuen Steuer gipfeln im Wesentlichen in der Behauptung, dass das beabsichtigte Monopol gleich dem englischen System der Tabakbesteuerung einer grossen und blühenden Industrie verderblich werde und sie zu Grunde richte. Wolle man aber die Interessenten, zu welchen auch viele Tausende von Arbeitern gehören, in loyaler Weise entschädigen, dann werde der ganze finanzielle Gewinn für Jahrzehnte hinaus illusorisch gemacht.

---

*) Der Steuerbetrag des Salzes beläuft sich in Deutschland auf 33 Millionen Mark jährlich, jener des Tabakes auf nur 14 Millionen Mark; es soll nun letzterer durch die neue Besteuerungsart nach ministerieller Schätzung auf 80—90 Millionen Mark gebracht werden.

Dabei sei noch der mit dem Monopol muthmasslich verbundene Rückgang im Consum, die Gefahr des Schmuggels, sowie jene lange Zeitdauer in Betracht zu ziehen, bis die neue Steuer ein erkleckliches Erträgniss abwirft, was beispielsweise, um das dermalige Resultat zu erzielen, in Frankreich angeblich 70 Jahre erfordert haben soll.

Ebenso sei die amerikanische Fabrikatsteuer verwerflich, ja sogar noch schlimmer als das beabsichtigte Monopol, indem dieses wenigstens eine Entschädigung der Privatindustrie zulässt, während im anderen Falle letztere noch dafür belastet erscheint, dass sie an Stelle des Staates das ganze Risico trägt.

Auch gegen die einseitige Belastung der Tabakindustrie ohne gleichzeitige Inangriffnahme einer allgemeinen Steuerreform erheben sich zahlreiche Stimmen.

Inzwischen wurden von Seiten der deutschen Regierung in den betheiligten Kreisen neuerdings umfassende, bis nach Amerika sich erstreckende Enquêten angestellt, und da die Massregel vielseitige Interessen berührt, so dürfte wohl noch eine geraume Zeit verstreichen, bis die in Aussicht gestellte neue Steuer Gesetzeskraft erhält.

Wirthschaftliche Verhältnisse von Cette im Jahre 1877.

Cette. Trotz der Fortschritte der Phylloxera, welche, mit wenigen Ausnahmen, bereits die Weinberge von der Rhone bis an den Hérault zerstört hat und immer weiter westlich vordringt, ist die letztjährige Lese in den südlichen Departements Gard, Hérault, Aude und Pyrénées Orientales doch etwas besser als jene von 1876, wo durch Frost eine Missernte herbeigeführt wurde, ausgefallen und ergab 11,647.763 Hektoliter, gegen 10,310.838 Hektoliter in 1876, mithin um 1,336.925 Hektoliter mehr.

Die Weinernte von ganz Frankreich erreichte 56,388.667 Hektoliter, ist also gegen das Vorjahr mit 41,846.748 Hektoliter um 14,541.919 Hektoliter grösser gewesen, woraus hervorgeht, dass in den andern Departements, wo die Phylloxera noch nicht so wie in den südlichen überhand genommen hat, die Steigerung des Ertrages verhältnissmässig eine bedeutendere war.

Das Departement Hérault allein erzeugte nur 6,842.167 Hektoliter, während es in den letzten 10 Jahren durchschnittlich über 12 Mill. geliefert hat.

In Bezug auf die Qualität des 1877er Weines kommt zu bemerken, dass die geringen Sorten der Ebene verhältnissmässig häufiger sind, als die guten Exportweine der Anhöhen, welche das 1876er Gewächs an Güte eher übertreffen, als demselben nachstehen.

Die Preise stellten sich gleich von Anfang an sehr hoch, nämlich je nach dem Gewächs und der Güte auf 20 bis 50 Francs pr. 100 Liter (ohne Fass) auf dem Lande. Da aber in allen Theilen Frankreichs hinlänglich viel Wein gewonnen wurde, so waren die Bezüge vom Süden nur gering, was im Verein mit der Concurrenz des ausländischen Productes auf die Preise der geringen Sorten nicht ohne Einfluss blieb, und sie um 3 bis 5 Francs pr. 100 Liter herabdrückte.

Die Stockung im Weinverkauf ist Ursache, dass eine grössere Quantität, als man anfänglich erwarten mochte, zu Spiritus verarbeitet wurde, so dass die Destillation in den ersten 3 Monaten nach der Lese (October bis December) 97.944 Hektoliter Weingeist lieferte, gegen 55.920 Hektoliter zur gleichen Zeit des Vorjahres, mithin um 42.024 Hektoliter mehr.

Die Spirituspreise blieben nichtsdestoweniger höher als in 1876 und behaupteten sich noch bis in das neue Jahr hinein für 85gradige Waare auf 100 bis 105 Francs, für Träberspriet auf 65 bis 67 Francs pr. 100 Liter, incl. Fass, während 90gradiger Rübenspiritus aus dem Norden zu 65 bis 66 Francs (mit Fass) vernachlässigt blieb. Ohne diesen Umstand wäre das hiesige Product gewiss theuerer geworden.

Von Wein, Branntwein und Essig wurden voriges Jahr folgende Mengen exportirt:

Bestimmung	Wein	Branntwein	Essig
	Hektoliter		
Algier	358.284	10.006	135
Belgien	2.146	3	.
Berberei	675	69	
Brasilien	19.972	88	3
Dänemark	2.423	.	.
Deutschland	44.522	120	.
Aegypten	6.449	312	.
Griechenland	23	.	.
Grossbritannien	297	29	.
Britische Besitzungen im Mittelmeer	668	85	.
Britisch-Ostindien	1.297	7	.
Holland	14.889	335	.
Mauritius	2 805	.	.
Italien	9.408	1.749	8
La Plata-Staaten	3.774	15	.
Oesterreich-Ungarn	11	541	.
Russland, Ostsee	5.441	.	.
„ Schwarzes Meer	10	.	.
Schweden und Norwegen	3.073	38	.
Schweiz	1.348	.	
Spanien	1.206	567	132
St. Pierre de Miquelon	773	2	.
Türkei	4.646	121	.
Uruguay	5.268	.	.
Vereinigte Staaten von Amerika	13.008	12	.
Verschiedene Colonien	468	.	.
Zusammen	502.884	13.099	278
Dagegen in 1876	471.960	22.667	141
In 1877 Zunahme	30.924	.	137
In 1877 Abnahme	.	9.568	.

Mittels Eisenbahn wurde von hier versendet:

	Wein	Branntwein
	Hektoliter	
1877	698.147	16.685
1876	854.153	9.849
In 1877 Zunahme	.	6.836
In 1877 Abnahme	156.006	.

Die letztjährige Salzproduction war befriedigend; sie lieferte nämlich im Vergleich zum Vorjahre folgende Mengen:

Departement	1877	1876
	Kilogramm	
Hérault	46,300.000	25,000.000
Gard	60,000.000	35,000.000
Aude und Pyrénées Orientales	12,500.000	8,000.000
Zusammen	118,800.000	68,000.000
Zunahme	50,800.000	.

Die Salzausfuhr hat voriges Jahr einen ansehnlichen Aufschwung genommen und wäre namentlich in Rothsalz gewiss noch bedeutender gewesen, wenn die Erzeugung dem Begehr zu folgen vermöchte. Die exportirten Mengen beziffern sich ihrer Bestimmung nach, wie folgt:

Bestimmung	Kilogramm
Algier	5.000
Brasilien	4,147.300
Deutschland	9,615.200
Russland, Ostsee	1,845.000
Schweden und Norwegen	3,236.000
Vereinigte Staaten von Amerika	2,825.000
Zusammen	21,673.500
Dagegen in 1876	8,548.700
Zunahme in 1877	13,124.800

Die Preise blieben unverändert, nämlich: 14 Francs pr. 100 Kilogr. für rothes, 12 Francs für gewöhnliches weisses und 14 Francs für gesiebtes Salz.

Die Ausfuhr von französischen Steinkohlen gestaltete sich folgendermassen:

Bestimmung	Kilogramm
Algier	2,866.800
Italien	61,090.200
Spanien	1,808.300
Türkei	1,775.900
Verbrauch auf dem Meer	33,106.600
Zusammen	100,647.800
Dagegen in 1876	90,609.200
Zunahme in 1877	10,038.600

An Eisenstangen und Eisenbahnschienen transitirten hier im Jahre 1877 folgende Mengen:

Bestimmung	Kilogramm
Algier	1,225.316
Spanien	100.086
Zusammen	1,325.402
Dagegen in 1876	4,948.087
Abnahme in 1877	3,622.685

Die letztjährige Ausfuhr von chemischen Producten ist aus nachstehender Zusammenstellung zu entnehmen:

Bestimmung	Roher Weinstein	Krystallisirter Weinstein	Grünspan	Andere Producte
	Kilogramm			
Algier	2.202	701	300	.
Deutschland	.	175	1.089	.
Italien	.	.	19.854	.
Russland, Ostsee	415	425	430	.

Bestimmung	Roher Weinstein	Krystallisirter Weinstein	Grünspan	Andere Producte
		Kilogramm		
Schweden und Norwegen	.	667	778	.
Spanien	.	.	299	22.967
Zusammen . .	2.617	1.968	22.750	22.967
Dagegen in 1876 . .	6.590	271	33.226	89.397
In 1877 { Zunahme . .	.	1.697	.	.
In 1877 { Abnahme . .	3.973	.	10.476	66.430

Von den verschiedenen Gegenständen, welche in den letzten 2 Jahren nach Cette eingeführt wurden, sind folgende als die vorzüglicheren zu bezeichnen:

Waarengattung		1877	1876
Ausländische Weine	Hektoliter	165.806	252.231
Ausländischer Spiritus	„	2.168	582
Fassdauben, österreichisch-ungarische . . .	Stück	8,014.249	13,794.386
„ italienische	„	710.189	1,897.532
„ amerikanische	„	142.630	679.169
„ andern Ursprungs	„	153.629	17.467
Bauholz	Meter	1,818.982	10.578
Korkholz	Kilogr.	1,527.132	1,116.730
Getreide	„	52,678.700	64,095.690
Reis	„	1,329.278	1,455.766
Zucker, Kaffee und andere Colonialwaaren .	„	16.386	57.586
Seefische	„	3,198.072	4,058.050
Oel	„	1,516.893	887.926
Oelige Früchte und Samen	„	342.705	313.186
Getrocknete und frische Früchte	„	10,978.379	10,704.125
Rohes und bearbeitetes Eisen	„	121,806.384	101,008.875
Andere Mineralien und Erze	„	16,433 760	11,116.033
Steinkohlen	„	5,529.200	4,077.900
Pech aus England	„	42,617.765	28,832.530
Wolle und Häute	„	1,339.951	1,424.344
Knochen und Hörner	„	244.047	297.212
Schwefel	„	24,010.022	25,137.579
Chemische Producte	„	937.237	1,431.257
Arzneiwaaren	„	1.038	945.552
Rohes Wachs	„	14.138	28.295

Die letztjährige Weineinfuhr hat, wie oben nachgewiesen erscheint, gegen diejenige von 1876 um 86.425 Hektoliter abgenommen, was sich dadurch erklären lässt, dass die Ernteaussichten vom Frühjahr an gut und die fremden Weine mehrere Monate lang sehr wenig begehrt waren. Erst nach der Lese, als sich die Preise so hoch stellten, wurden die Zufuhren wieder lebhaft.

Das Meiste kam aus Spanien, ausserdem auch 21 Ladungen aus Italien, 3 Ladungen aus Dalmatien, je 1 aus Griechenland und Portugal.

Der Import von Spiritus nahm gegen des Vorjahr um 1586 Hektoliter zu.

Die Einfuhr von Fassdauben ist um 7,367.857 Stück hinter dem Vorjahr zurückgeblieben. Alle grösseren Holzhändler von Cette haben nun Lager in Bordeaux und lassen ihre Einkäufe direct dahin gehen, weil jetzt daselbst der meiste Bedarf ist und die grossen Auctionen abgehalten werden.

Die Einfuhr von österreichisch-ungarischen Dauben ist übrigens noch ansehnlich, wenn man berücksichtigt, dass jetzt eigentlich nur der Localconsum zu decken ist; die Abnahme bei italienischen und amerikanischen Stäben ist verhältnissmässig bedeutender.

Der Gesammtvorrath, welcher zu Ende 1876 auf ca. 12 Mill. Stück veranschlagt wurde, bestand am Schlusse des vorigen Jahres höchstens aus 6 Mill. Stück und war namentlich langes Holz sehr selten.

Als Durchschnittspreis kann je nach Qualität 45 bis 50 fl. für 100 36/4 zöllige Dauben angenommen werden, was gegen 1876 einen Abschlag von 5 bis 8 Francs bildet.

Die Einfuhr von Bauholz hat sich wieder einigermassen gehoben, wahrscheinlich weil in einem neuen Stadttheile von Cette viele Bauten im Gange sind.

Von den verschiedenen Gattungen Getreide wurde gegen 1876 um 11,416.990 Kilogr. weniger zugeführt, was in Berücksichtigung der Blockade der russischen Häfen im Schwarzen Meer nicht bedeutend zu nennen ist.

Freilich hat man diesem Uebelstande auch dadurch abzuhelfen gesucht, dass man mehr Getreide aus Ungarn über Triest und Fiume bezog, und auch nicht wenig russische Frucht über St. Petersburg und die preussischen Ostseehäfen nach hier verladen liess.

Grosse Vorräthe waren am Jahresschlusse nicht vorhanden und sie wären ohne Zweifel noch beschränkter gewesen, wenn nicht ein grosser Theil der Mühlen wegen Wassermangels ausser Betrieb gekommen wäre.

Die Preise gingen im Laufe des Jahres abwechselnd auf und nieder; im Durchschnitt gab sich aber pr. 100 Kilogr. ein Aufschlag von 2 bis 3 Francs für Weizen und von 5 bis 6 Francs für Gerste kund; Hafer und Bohnen blieben ohne wesentliche Veränderung. Mais fehlte in den letzten Monaten gänzlich.

Die Mehreinfuhr von Roheisen und Erzen um 26,115.236 Kilogr. dürfte wohl theilweise dem Umstande zuzuschreiben sein, dass seit kurzem ganz in der Nähe dieser Stadt neue Hochöfen errichtet wurden, über deren Betrieb sich aber noch nichts sagen lässt.

Wirthschaftliche Verhältnisse von Norwegen im Jahre 1877.

Christiania. Das Jahr 1877 war für Norwegen eines derjenigen, in welchen sich nur kleine Fortschritte bemerkbar machen; es gehört einer Periode ökonomischen Stillstandes an, wo es gilt, von dem früher Gewonnenen so viel wie möglich festzuhalten und für ferneres Gedeihen auf bessere Zeiten zu warten. Den früheren blühenden Jahren musste eine Zeit der Reaction folgen, und diese beherrscht, so zu sagen, noch den Weltmarkt.

In Norwegen sind aus zwei Ursachen die Rückwirkungen weniger fühlbar als in fast dem ganzen übrigen Europa gewesen. Erstens war in Norwegen die industrielle Ueberspeculation bei weitem nicht so gross und wurden deshalb die in den guten Jahren angesammelten reichlichen Capitalien zum Theil aufgespart; zweitens spielen hier überhaupt die natürlichen Erwerbsquellen des Landes eine verhältnissmässig grössere Rolle als in den mehr entwickelten Culturländern Europa's, wenngleich bei einigen dieser Erwerbsquellen, wie bei den Erzeugnissen der Waldcultur und bei der Schifffahrt, der pecuniäre Gewinn von den Conjuncturen des Auslandes beeinflusst wird.

Im letztverflossenen Jahre haben aber Ackerbau und Viehzucht, die zwei bedeutendsten Hilfsquellen dieses Landes, einen schlechten Ertrag geliefert. Nach dem misslichen Futterjahr 1876, welches der Viehzucht einen bedeutenden Abtrag that, kam der Frühling aussergewöhnlich spät und es währte lange, ehe die Luft sich erwärmte. Die eigentliche Sommerwitterung dauerte auch nur kurze Zeit, und dann folgte anhaltender Regen bei niedriger Temperatur.

Die Heuernte fand zumeist unter ungünstigen Verhältnissen statt (eine Ausnahme davon machten nur die Drontheim'schen Aemter), so dass die Qualität des gewonnenen Heues im Allgemeinen nicht befriedigte; aber auch die Quantität blieb an den meisten Stellen unter einer Mittelernte.

Der späte Eintritt des Frühlings verzögerte das Wachsthum des Getreides, und die kurze Dauer der warmen Witterung war zum Reifen der Kornfrüchte nicht hinreichend. Dann trat in den höher gelegenen Gegenden sowohl des südlichen als des nördlichen Norwegen Frost ein, welcher viel Schaden anrichtete. Als Beleg für das Ungenügende der letztjährigen Getreidefechsung möge der Umstand gelten, dass die Ausfuhr von Hafer nur 29.000 Tonnen betrug, gegen 113.000 Tonnen in 1876, 67.000 Tonnen in 1875 und 103.000 Tonnen in 1874.

Auch die Kartoffelernte war nicht so befriedigend wie sonst, obwohl sich die Krankheit an dieser Knollenfrucht nur ganz ausnahmsweise zeigte. Durchschnittlich blieb der Ertrag ziemlich weit unter dem Jahresmittel.

Einen Lichtpunkt in den ökonomischen Verhältnissen des Jahres 1877 bildet der Fischfang, und namentlich die Dorschfischerei, deren Ausbente grösser war als in irgend einer früheren Periode.

Die Lofotenfischerei steht hier wieder in erster Reihe. Während dieselbe nämlich in den Jahren von 1860 bis 1876 einen durchschnittlichen Ertrag von 18³/₄ Mill. Fische ergab, und nur in 1860 bis 24 Mill. stieg, ist die im vorigen Jahr erzielte Menge von der Aufsichtscommission auf 30 Mill. veranschlagt worden.

Dazu kommt noch, was ausserhalb des unter Aufsicht stehenden Districtes gefischt wurde, mit ca. 4¹/₂ Mill., sowie der Ertrag einiger kleineren Fischereien im nördlichen Theil von Amt Tromsö mit ca. 4 Mill., so dass sich für die zwei Aemter Nordland und Tromsö eine Gesammtmenge von ca. 38¹/₂ Mill. Dorsche ergiebt.

Diesem zunächst folgen die Finnmark'schen Dorschfischereien, die sog. „Lodde-Fischereien", welche aber nicht so stabil wie die vorgenannten sind. In 1876 z. B. schlugen dieselben so gut wie gänzlich fehl, haben in den letzten 10 Jahren durchschnittlich 13 Mill. Dorsche geliefert, erreichten aber in 1875 die bisher nicht vorgekommene Menge von 19³/₄ Millionen.

Der Ertrag des letztverflossenen Jahres war sehr befriedigend, nämlich 17¹/₂ Mill., wäre aber sicherlich bedeutend grösser gewesen, wenn sich nicht eine unzureichende Anzahl Fischer (um 5000—6000 weniger als gewöhnlich) an dem Fange betheiligt hätten, was hauptsächlich der reichen und länger andauernden Lofoten-Fischerei zugeschrieben werden muss.

Auch in Amt Romsdals haben die Dorschfischereien einen ungewöhnlich reichen Ertrag geliefert, sowohl in Betreff der Menge, als auch des von den Fischern erzielten Verkaufspreises. Im Ganzen wurden 8 Mill. Dorsche gefangen, welche 12.500 Tonnen Rogen und 13.000 Tonnen Leber gaben. Der Gesammtwerth dieser Fischerei wird mit 3,100.000 Kronen (auf dem Fischplatz), gegen 1,700.000 Kronen in 1876 und 2,400.000 Kronen in 1875, veranschlagt.

Die Dorschfischereien in den Vogteien Fosen und Namdal lieferten ungefähr 3 Mill. Fische.

Sonach haben sämmtliche Dorschfischereien im letztverflossenen Jahre nicht weniger als 67 Mill. Fische ergeben. Die Winter- und Frühlings-Dorschfischereien des ganzen Landes stellten sich nach der amtlichen Statistik in 1871 auf 40³/₄ Mill.; in

1872 auf 47 Mill.; in 1873 auf 50 Mill.; in 1874 auf 47¾ Mill.; in 1875 auf 57¾ Mill.; im Durchschnitt der Jahre 1866—1870 auf 47 Millionen.

Wie es nach einem so reichlichen Fang zu erwarten stand, hat auch die letztjährige Ausfuhr von Producten der Dorschfischerei diejenige früherer Jahre weitaus überstiegen, wie aus folgender Aufstellung ersichtlich wird:

		1877	1876	1875	1874
Stockfisch	Centner	421.600	393.700	417.300	385.500
Klippfisch	„	917.400	660.800	736.500	599.600
Rogen	Tonnen	53.700	45.200	49.100	32.400
Thran	„	130.600	95.300	114.900	103.400

Aus obigen Zahlen geht ferner hervor, dass die Bereitung von Klippfischen immer häufiger wird, wogegen diejenige von Stockfisch mehr und mehr abnimmt.

Von Häringen wurden in 1877 682.900 Tonnen exportirt, gegen 897.100 Tonnen in 1876; 894.700 Tonnen in 1875; 937.300 Tonnen in 1874. Es hat also im letztverflossenen Jahre den Vergleichsperioden gegenüber eine Abnahme um mehrere hunderttausend Tonnen stattgefunden.

Diese Abnahme erklärt sich jedoch leicht, wenn man bedenkt, dass der frühere stabile Fang von Frühlings- und Grosshäringen, welcher jederzeit die weitaus grösste Menge Fische lieferte, nunmehr fast ganz aufgehört hat, so dass die noch bestehenden kleineren Fischereien jetzt das ganze Quantum Häringe beschaffen.

Es scheint, als ob sich die Häringe (und zwar zunächst Fetthäringe) mehr über die ganze Küste des Landes verbreitet hätten, während es früher nur zu zwei bestimmten Zeiten des Jahres einen Fang im Grossen gab; überhaupt aber war das Vorkommen der Häringe von jeher in grösseren oder kleineren Zwischenräumen bedeutenden Veränderungen unterworfen.

Da im letzten Jahre die Preise der Häringe sehr hoch waren, so müssen die Fischer einen namhaften Gewinn gehabt haben.

Die Makrelenfischerei gab ungefähr denselben Ertrag wie in 1876, nämlich 1¾ Mill. Stück im Werthe von etwa 170.000 fl. Der Gewinn der Fischer war aber aus verschiedenen Ursachen kleiner wie gewöhnlich; überhaupt scheint diese Fischerei seit den letzten Jahren im Rückgang sich zu befinden, theilweise wohl infolge der damit verbundenen Beschwerlichkeiten. Neuere und bessere Geräthschaften könnten in dieser Beziehung eine vortheilhafte Aenderung bewirken.

Der Robbenfang im nördlichen Eismeer geschah in 1877 zum erstenmal unter dem Schutze des internationalen Verbotes gegen den Fang der Thiere vor dem 3. April. Der Ertrag war ganz befriedigend, für einzelne Fahrzeuge sogar sehr gut, und es herrschte im Allgemeinen Zufriedenheit mit den neuen Bestimmungen. Es wurde bemerkt, dass die jungen Thiere etwas grösser und daher auch werthvoller als in früheren Jahren waren.

Für den Holzhandel gestaltete sich die erste Hälfte des letztverflossenen Jahres nicht ungünstig; sowohl Preise als Absatz wirkten aufmunternd. Dann aber folgte Mangel an Nachfrage und Rückgang der Preise.

Es dürfte dies, da eine eigentliche Einschränkung des Verbrauchs nicht verspürt wurde, zunächst eine Folge der Kriegswirren im Orient sein, indem die Händler in den finnländischen und russischen Ostseehäfen aus Furcht vor einer Blockade den Verkauf grosser Mengen forcirten.

Man weiss übrigens, dass auf den Holzmärkten Deutschlands und Frankreichs ein neuer Concurrent aufgetreten ist. Durch die ausgedehnten Eisenbahnverbindungen im östlichen Europa und durch billige Frachten ist es nämlich Ungarn, Galizien und Böhmen möglich geworden, mit Vortheil Holz nach jenen Ländern zu bringen, und

dieser Import war im letztverflossenen Jahre nicht ganz ohne Einfluss auf den Holzhandel Norwegens.

Da ausserdem auch die Schiffsfrachten sehr niedrig waren, so wurde Fichtenholz (spruce) aus Canada und Pechtannen (pitch pine) aus den südlichen Theilen Amerika's den genannten Märkten mehr wie sonst zugeführt, und haben diese Holzgattungen daselbst schliesslich eine gewisse Beachtung gefunden.

Der Holzexport Norwegens in 1877 war 833.400 Tonnen, gegen 932.700 Tonnen in 1876, 751.400 Tonnen in 1875, und 921.000 Tonnen in 1874.

Die Schifffahrt, welche für dieses Land eine so hervorragende Wichtigkeit besitzt, war im Jahre 1877 von den Verhältnissen nicht begünstigt. Der allgemeine Druck, unter welchem der Welthandel zu leiden hatte, und die grosse Vermehrung, welche nach den guten Frachten der Jahre 1872—1874 in den Transportmitteln stattfand, mussten nothwendigerweise einen Rückgang in den Raten herbeiführen.

Für die norwegische Handelsflotte sind die Holzfrachten von überwiegender Bedeutung, und man kann in denselben auf keine Steigerung rechnen, so lange der Holzhandel darniederliegt. Im letztverflossenen Jahre machte sich in der Ostseefahrt auch eine vermehrte Concurrenz von Dampfschiffen fühlbar.

Die Frachten aus den Vereinigten Staaten nach Europa waren zu Anfang des Jahres aussergewöhnlich niedrig. Wie zu erwarten stand, bewirkte zwar die Absperrung des Schwarzen Meeres eine Erhöhung, namentlich in den Kornfrachten aus New-York, Philadelphia und benachbarten Häfen, und nahmen viele norwegische Schiffe an derselben Theil; diese Hausse dauerte aber nur von August bis Ende October, hauptsächlich wegen der grossen Anzahl Schiffe, welche um diese Zeit frachtsuchend eintrafen.

Ueberhaupt ist die Zahl solcher Schiffe auf allen Frachtmärkten grösser als gewöhnlich gewesen, indem der Krieg im Orient Hunderte von griechischen, italienischen und englischen Fahrzeugen, die sonst im Schwarzen und Azow'schen Meere beschäftigt waren, gezwungen hat, andere Frachtplätze aufzusuchen.

Ungeachtet aber der Gewinn infolge dieser Umstände ein geringer war, dauert die Vermehrung der norwegischen Handelsflotte ununterbrochen fort. Letzten Herbst stand längs den Küsten ungefähr dieselbe Anzahl Neubauten wie in früheren Jahren auf dem Stapel, und es werden auch noch Schiffe im Auslande gekauft, wenngleich bei weitem nicht im Massstab der Jahre 1873 und 1874.

Die norwegische Handelsflotte zählt gegenwärtig ungefähr 7000 Schiffe mit einer Bemannung von ca. 56.000 Köpfen, nimmt also in der Reihe der seefahrenden Nationen der Welt den dritten Platz ein.

Der Bergwerksbetrieb, welcher in Norwegen niemals eine bedeutende Rolle spielte, ist bei den jetzt herrschenden niedrigen Preisen der wichtigsten Producte desselben mehr wie je beschränkt. Die Eisenminen werden, so zu sagen, gar nicht ausgebeutet; eine Ausnahme bilden nur ein paar Werke, die mit inländischen Giessereien in inniger Verbindung stehen.

Von Schwefelkies wurden im vorigen Jahre 717.200 Centner exportirt, gegen 686.300 Ctr. in 1876, 802.000 Ctr. in 1875, und 1,397.000 Ctr. in 1874; von Kupfererz nur 158.200 Ctr., gegen 346.000, 307.400 und resp. 237.600 Ctr. in den 3 Vorjahren.

Die Gewinnung von Nickel hat so gut wie ganz aufgehört; nur ein paar der ältesten und reichsten Werke werden noch betrieben; die übrigen mussten, nachdem sie zum Theil Schmelzöfen eingerichtet hatten, ihre Thätigkeit bereits wieder einstellen. Die Verschiffung von Nickel betrug im vorigen Jahr 12.100 Ctr., gegen 120.000, 123.000 und resp. 130.000 Ctr. in den 3 Vergleichsperioden.

Das Schürfen nach Steinkohlen auf der nördlich gelegenen Insel Andöen wurde im letzten Jahr nicht wieder aufgenommen; es ist aber zu hoffen, dass die Unter-

suchungen damit nicht ihr Ende gefunden haben, denn ein Privateonsortium soll im Begriffe sein, die Insel mit ihren Kohlenlagern von der Regierung zu pachten.

Die Fabrikindustrie des Landes hat sich im Laufe der letzten 30 Jahre in erfreulicher Weise entwickelt, obschon sie nur in einzelnen Branchen auf den Export berechnet ist. Der wichtigste Factor für das Gedeihen derselben ist daher auch die wirthschaftliche Lage des eigenen Landes und der daraus entspringende normale Verbrauch.

Diese Lage war trotz der weniger günstigen Conjuncturen der letzten Jahre fortwährend eine gute. Einen Beweis hiefür liefert nebst vielem Andern die folgende Uebersicht der Ein- und Ausfuhr, welche entnehmen lässt, dass beinahe alle Import Artikel, auch diejenigen, welche bis zu einem gewissen Grade zu den Luxusgegenständen gerechnet werden müssen, eine Steigerung aufzuweisen haben.

Die Spinnerei und Weberei, durch 31 Fabriken mit etwa 4000 Arbeitern vertreten, erfreute sich während der ersten Hälfte des vorigen Jahres ganz guter Verhältnisse. Dieses gilt sowohl von der Baumwoll- als von der Schafwollindustrie.

In der zweiten Jahreshälfte verschlimmerten sich die Umstände, indem der Absatz träge wurde, wodurch sich die Preise weniger vortheilhaft gestalteten und die Bestände zunahmen. Zu Ende des Jahres waren die Preise niedrig und hatten die meisten Fabriken ihre Arbeitszeit beschränken müssen.

Ein neuer Fabrikationszweig, der bereits einige Wichtigkeit erlangt hat und für die Zukunft ansehnliche Resultate erwarten lässt, ist die Erzeugung von Holzmasse. Der im Lande vorhandene Ueberfluss an Holz und an Wasserfällen mit reinem Wasser ist für die Fabrikation besonders förderlich.

Die erste derlei Fabriksanlage in Norwegen datirt aus dem Jahre 1868; gegenwärtig bestehen aber deren 32, darunter mehrere von bedeutender Ausdehnung.

Für diese Industrie, welche ungefähr 600 Arbeiter beschäftigt, bessern sich die Verhältnisse in dem Masse, als die Papierfabriken des Auslandes sich an die Verwendung der Holzmasse gewöhnen. Der Export dieser letzteren aus Norwegen nimmt fortwährend zu; im letztverflossenen Jahre betrug derselbe 295.000 Ctr., gegen 244.000 Ctr. in 1876, 170.000 Ctr. in 1875 und 118.000 Ctr. in 1874. Die Preise des Artikels machten die Industrie gewinnbringend.

Die vielen Bierbrauereien arbeiteten, wie gewöhnlich, mit Vortheil, auch sind mehrere neue Anlagen entstanden. Nach dem Rückgang im Jahre 1875 hat sich das Exportgeschäft wieder gehoben; es weist für die letzten 4 Jahre folgende Ziffern auf: 1877: 2,372.000 Liter; 1876: 2,124.000 Liter; 1875: 1,793.000 Liter; 1874: 2,095.000 Liter.

Der Ertrag der ziemlich zahlreichen Zündhölzchenfabriken (ungefähr 30) war nur ein mässiger. Die älteren Etablissements, welche gut eingearbeitet sind und noch von früher her Verbindungen im Auslande haben, machten lohnende Geschäfte; mehrere der neueren Fabriken haben aber die Arbeit einstellen müssen.

Der Export ist übrigens in steter Zunahme begriffen und erreichte im vorigen Jahr 22.000 Ctr., gegen 16.000 Ctr. in 1876, 10.000 Ctr. in 1875 und 7000 Ctr. in 1874.

Die Giessereien und mechanischen Werkstätten haben unter normalen Umständen, aber, wie man annehmen darf, mit mässigem Erfolge gearbeitet. Von den Glashütten und Ziegeleien kann man kaum so viel sagen, da die Preise ihrer Erzeugnisse ziemlich niedrig standen.

Die Ein- und Ausfuhr Norwegens lieferte im Jahre 1877, verglichen mit den nächstfrüheren Perioden, folgende summarische Ergebnisse:

Einfuhr.

		1877	1876	1875	1874
Butter	Centner	90.800	59.800	52.500	42.300
Roggen	Tonnen	1,835.600	1,423.300	1,406.100	1,362.100
Gerste	„	582.900	502.500	438.800	465.300
Reis	Centner	37.900	32.200	37.200	45.000
Thee	„	1.800	1.400	1.500	1.800
Kaffee	„	146.400	144.500	137.000	98.800
Zucker in Hüten	„	91.100	85.000	82.400	82.000
„ heller	„	9.900	7.100	5.400	5.400
„ dunkler	„	118.600	91.400	97.900	88.700
Tabakblätter	„	45.000	44.500	36.600	45.600
Branntwein und Spiritus in Gebinden	„	56.200	71.800	74.300	63.600
Wein	„	35.300	33.000	36.300	34.200
Baumwolle	„	37.300	45.900	35.700	50.800
Hanf	„	67.900	64.200	67.000	78.100
Wollwaaren	„	22.800	17.400	21.300	22.500
Petroleum, Paraffin u. dgl.	„	178.900	117.200	104.500	111.000
Salz	Tonnen	1,014.000	683.400	848.400	1,097.600
Steinkohlen	„	4,113.600	3,049.300	3,471.300	2,750.000
Maschinen	Kronen	2,662.500	2,218.400	3,464.400	4,145.200

Ausfuhr.

		1877	1876	1875	1874
Stockfisch	Centner	421.600	393.700	417.300	385.500
Klippfisch	„	917.400	660.800	736.500	599.600
Frühlingshäringe	Tonnen	16.600	23.600	8.300	17.800
Grosshäringe	„	5.100	12.200	277.600	346.500
Sonstige Häringe	„	661.200	861.300	608.800	573.000
Rogen	„	53.700	45.200	49.100	32.400
Thran	„	130.600	95.300	114.900	103.400
Hafer	„	29.200	113.400	66.900	92.000
Bier	Mass	2,372.300	2,124.900	1,793.100	2,095.600
Eis	Tonnen	209.100	141.800	126.000	143.400
Holz	„	833.400	932.700	751.400	921.000
Holzmasse	Centner	295.700	244.000	170.800	118.600
Baumwollgarn	„	8.400	8.100	8.100	5.700
Sohlleder	„	5.900	8.000	5.600	6.400
Zündhölzchen	„	22.400	16.900	10.100	7.200
Schwefelkies	„	717.200	686.300	802.600	1,397.500
Kupfererz	„	158.200	346.000	307.400	237.600
Nickelerz	„	12.100	119.900	122.900	129.300

Der in den Jahren 1873, 1874 und 1875 ins Werk gesetzte, ziemlich bedeutende Eisenbahnbau (zusammen ungefähr 1200 Kilometer) ist ununterbrochen fortgesetzt worden und dürfte im Laufe einiger Jahre vollendet sein.

Folgende Linien sind noch im Bau begriffen: Die Meraker-Bahn zwischen Drontheim und der schwedischen Grenze; die Hedemarks-Bahn (das letzte Glied der grossen Bahn zwischen dem südlichen und nördlichen Theil des Landes); Smaalens-

Bahn zwischen Christiania und der schwedischen Grenze im Südosten; die Jarlsberg-Bahn im Westen des Christianiafiords; die Vosse-Bahn zwischen Bergen und den Land-Districten. In 1877 wurde nur die Jäder-Bahn im westlichen Theile des Landes dem Verkehr übergeben

Von der im Jahre 1876 wesentlich zu Eisenbahnbauten aufgenommenen Staats-Anleihe von 24 Mill. Kronen waren Anfangs 1877 noch ganz bedeutende Summen übrig, und der Geldmarkt war daher auch reichlich versehen, obwohl das Jahr 1876 nicht eigentlich als ein gutes bezeichnet werden kann. In dem Masse aber, als diese Capitalien verwendet wurden, und besonders unter dem Einflusse der schlechten Conjuncturen für den Holzhandel und die Schifffahrt, verschlimmerten sich die Umstände.

Der hiesige Bankdisconto war: vom 1. Jauuar bis 7. April 4½ pCt.; vom 7. bis 18. April 5 pCt.; vom 18. bis 25. April 5½ pCt.; vom 25. April bis 5. Mai 6 pCt.; vom 5. Mai bis 20. October 6½ pCt.; vom 20. October bis 31. December 7 pCt.

Der Metallbestand der Bank, bei Beginn des Jahres 33 Mill. Kronen betragend, verringerte sich bis zum Ablauf desselben auf 23 Millionen.

Die Staatsschuld Norwegens bezifferte sich zu Ende 1877, wie folgt:

Inländische Schuld: 9,600.000 Kronen (kann von Seite der Gläubiger nicht gekündigt werden).

Ausländische Schuld.

Anleihe von 1848	(ursprünglich 6,000.000 Kronen)	580.000 Kronen
„ „ 1851	(„ 4,800.000 „)	1,072.000 „
„ „ 1858	(„ 14,400.000 „)	7,812.000 „
„ „ 1863	(„ 6,000.000 „)	4,232.000 „
„ „ 1872	(„ 6,000.000 „)	5,700.000 „
„ „ 1874	(„ 20,000.000 „)	19,674.800 „
„ „ 1876	(„ 1,320.000 Pfd. Strlg.)	23,980.000 „

Dazu kommt jetzt noch die zu Ende März 1878 mit dem Hause C. J. Hambro & Sohn in London contrahirte Staatsanleihe im Betrage von 1,700.000 Pfd. Strlg. oder 31 Mill. Kronen, welche zunächst zur Förderung der Eisenbahnbauten bestimmt ist.

Handel und Schifffahrt von Finnmarken im Jahre 1877.

Tromsö. Im Jahre 1877 traf hier kein Schiff unter österreichisch-ungarischer Flagge ein, und ebenso wenig fand eine directe Waareneinfuhr aus Oesterreich-Ungarn statt.

Die Ausfuhr der bedeutendsten Producte dieses Landestheils erreichte im Jahre 1877 folgende Mengen:

Verschiffungshäfen	Rundfische	Rothscheer	Seyfische	Gesalzene Fische
	Woge			
Tromsö	127.231	20.324	74.209	44.807
Hammerfest	151.334	10.158	591	147.031
Wadsö	81.402	4.566	7.000	64.270
Wardö	61.509	7.202	3.000	224.914
Zusammen . .	421.476	42.250	84.800	481.022

Verschiffungshäfen	Thran, Tonnen	Häringe, Tonnen	Fischguano, Pfund	Wallfischbarden, Pfund	Nickelstein, Pfund
Tromsö	7.527	12.059	.	.	1,058.200
Hammerfest	14.205	364	302.400	.	.
Wadsö	9.331	20	900.800	24.600	.
Wardö	7.961	15	1,764.040	.	.
Zusammen . .	39.024	12.458	2,967.240	24.600	1,058.200

Diese Ausfuhrmengen vertheilen sich ihrer Bestimmung nach folgendermassen:

Bestimmung	Rundfische	Rothscheer	Seyfische.	Gesalzene Fische
	Woge			
Mittelländisches und Adriatisches Meer	393.545	.	.	.
Holland	24.148	1.075	.	.
Schweden	.	12	61.190	.
Dänemark	.	1.655	7.716	.
Deutschland	2.977	2	.	.
Russland	.	39.506	15.894	429.865
Grossbritannien	806	.	.	51.157
Zusammen . .	421.476	42.250	84.800	481.022

Bestimmung	Thran, Tonnen	Häringe, Tonnen	Fischguano, Pfund	Wallfischbarden, Pfund	Nickelstein, Pfund
Mittelländisches und Adriatisches Meer .	180	.	.	.	.
Holland	302	.	.	.	.
Schweden	.	4.511	.	.	.
Dänemark	10	2.818	441.800	.	.
Deutschland	35.629	4.247	757.400	.	.
Russland	.	882	.	.	.
Grossbritannien . .	2.035	.	1,762.040	24.600	1,058.200
Frankreich	868	.	6.000	.	.
Zusammen . .	39.024	12.458	2,967.240	24.600	1,058.200

An der Verschiffung der nach Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres bestimmten Waare betheiligten sich die einzelnen Häfen, wie folgt:

Verschiffungshäfen	Schiffzahl	Register-Tonnen	Ladungsmenge Rundfische, Woge	Thran, Tonnen
Tromsö	12	2.226	104.950	90
Hammerfest	16	2.786	145.684	25
Wadsö	11	1.630	81.402	.
Wardö	7	1.247	61.509	65
Zusammen . .	46	7.889	393.545	180

Da eine nicht geringe Anzahl der nach Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres abgesendeten Schiffe Gibraltar und eventuell Pirano auf Ordre anlaufen, so lässt sich nicht bestimmt sagen, ob die betreffenden Ladungen in italienischen oder österreichisch-ungarischen Häfen gelöscht wurden.

Die Dorschfischerei an den Lofoten-Inseln, welche regelmässig von Jannar bis April stattfindet, gab im Jahre 1877 eine Ausbeute von 29½ Mill. Stück, eine Menge, welche nie früher erreicht wurde. In 1876 betrug der Fang 22 Mill. Stück Dorsche.

Da die für das Rohproduct bezahlten Preise mässig waren, so ist anzunehmen, dass diese Fischerei sowohl für die Fischer als auch für die Käufer ein günstiges Resultat ergab.

Auch in Finnmarken war die Dorschfischerei sehr reichlich, da nach den amtlichen Angaben 17½ Mill. Stück Dorsche (gegen 3½ Mill. in 1876) gefangen wurden. Ungefähr die Hälfte dieser Menge wurde zu Klippfisch gesalzen und von den südlicheren Häfen, namentlich von Christiansund und Aalesund aus nach dem Auslande verschifft, während die andere, zu Rundfisch gewirkte Hälfte aus den Häfen des diesseitigen Bezirkes grösstentheils nach dem Mittelländischen und Adriatischen Meere ging.

Leider standen die Rundfischpreise im Auslande sehr niedrig, so dass die Speculanten bei ihrem Expert zumeist nur Verluste erlitten haben. Auf italienischen Plätzen blieben für Rechnung von Kaufleuten in Hammerfest grössere Partien Rundfische unverkauft, weil sich dafür annehmbare Preise nicht erzielen liessen.

Die Seyfischerei, welche in den Sommermonaten betrieben wird, gab voriges Jahr eine gute Ausbeute. Die Preise, welche anfangs recht zufriedenstellend waren, gingen gegen Ende der Saison bedeutend herunter, so dass auch von dieser Fisch-Gattung grosse Mengen nicht abgesetzt werden konnten.

Die Häringfischerei im hiesigen Bezirke fiel nicht besonders gut aus, und da im Auslande nur sehr niedrige Preise zu erhalten waren, hat diese Fischerei im Jahre 1877 ein sehr ungünstiges Resultat geliefert.

Die Ausrüstungen zur Dorschfischerei an der Küste von Spitzbergen gelangen im vorigen Jahre sehr gut. Auch die für die Haifischerei ausgerüsteten Fahrzeuge kehrten mit gutem Fang zurück, während sich bezüglich des Wallross-, Rebben- und Weissfischfanges leider nicht das Gleiche sagen lässt.

Wirthschaftliche Lage von Serajevo im Jahre 1877.

Serajevo. Die kriegerischen Zustände auf der Balkanhalbinsel, die allgemeine gedrückte Stimmung und die schlimmen Geldverhältnisse machen es nur zu erklärlich, dass das letztverflossene Jahr für Production und Handel dieser Provinz nur Rückschritte aufweiset.

Dieselben äussern sich in allgemeinem Geldmangel, Abnahme des Verbrauches, zahlreichen Insolvenzen, stockendem Incasso, Einstellung einzelner Betriebszweige, Bauten und Culturen, sowie endlich in der Zunahme der öffentlichen Noth bei den unteren Classen der Bevölkerung.

Für den Bewohner der Hauptstadt ist aber vorzüglich im Bazar, woselbst der Waarenbezug aus der Levante ganz aufgehört hat und derjenige aus Triest und Wien auf die nothwendigsten Artikel eingeschränkt wurde, der Unterschied zwischen den früheren Jahren und der Gegenwart deutlich wahrnehmbar geworden.

Das Jahr begann mit der Einführung des türkischen Papiergeldes auf dem hiesigen Platze, der davon im ersten Augenblicke nicht viel zu leiden hatte, da das Agio gering war und der Abzug nur die von der Pforte bezahlten Functionäre und das Militär betraf.

Der Consum von Seite der letzteren nahm freilich ab, und bald wurde auch der Mangel an Silbergeld fühlbar, das nunmehr fast ausschliesslich zu Baarsendungen ins Ausland, besonders nach Oesterreich-Ungarn, verwendet wurde. Eine Folge hievon war das Höhergehen des Agio für Gold gegen Silber, indem der Napoleond'or von 110 auf 112 stieg.

Zu diesen Verhältnissen gesellten sich bald noch besondere Ursachen der Entwerthung des Papiergeldes. Da nämlich der Curs des letzteren in dem handels- und industriereicheren Rumelien stets niedriger blieb als in dem ärmeren und abgelegenen Bosnien, so entwickelte sich allmälig eine ziemlich starke Agio-Speculation zwischen diesen beiden Gebieten, die zur Folge hatte, dass der grösste Theil des Goldes aus dem Lande gezogen und dieses dafür mit Papier überschwemmt wurde, bis endlich das Gleichgewicht zwischen den jenseitigen und diesseitigen Cursen wieder hergestellt war.

Auf den Handelsplätzen dieser Provinz rief die Kaimé-Speculation manche abnorme Erscheinungen hervor. Der Arbeitspreis stieg nicht in demselben Verhältnisse, als der Curswerth des Papiergeldes, das zum gewöhnlichen Verkehrsmittel geworden war, abgenommen hatte, und Geschäftsleute, welche im Auslande Zahlungen zu leisten hatten, am Platze aber für ihre Waare nur unverwendbares Papiergeld erhielten, fanden es vortheilhaft, dasselbe erst wieder in Waare zu verwandeln, um sich bei deren Export einen höheren Gewinn zu sichern.

Namentlich war es die Ausfuhr von Hufeisen nach Serbien, deren Lebhaftigkeit auf den genannten Umständen beruhte. Dieselbe wurde zwar zeitweilig von der Regierung gehindert, nahm aber trotzdem bedeutende Dimensionen an und fährt fort, den Markt zu beleben.

An den Communicationen des Landes ist im Jahre 1877 keine Veränderung vorgekommen. Von neuen Anlagen konnte bei den herrschenden finanziellen Bedrängnissen keine Rede sein; es fehlte aber auch an den Mitteln, um die vorhandenen Strassen auszubessern.

Die Hauptarterien des Verkehrslebens sind noch immer die allein fahrbare Brooder Strasse, auf welcher die meiste Waare, vom Bord der Dampfschiffe weg, über Brood nach Serajevo gelangt; ferner die Strasse von Sign über Livno nach Travnik, auf welcher die aus Triest kommenden Güter mittels Pferden verfrachtet werden; endlich die eigentlich nur einen Saumpfad darstellende Strasse von Mitrovitza über Jenipazar nach Serajevo, welche im verflossenen Jahre grossentheils nur von Militär-Zügen benützt wurde, und die Strasse von Serajevo über Mostar nach Metković.

Letztere Route, seinerzeit mit grossem Kostenaufwande hergestellt, ist gegenwärtig nur mit Gefahr für Wägen passirbar, und wird daher für den Waarentransport gemeiniglich blos mit Pferden benützt.

Die landwirthschaftliche Thätigkeit hatte im Jahre 1877 einen verhältnissmässig günstigen Verlauf. Weizen und Roggen lieferten eine gute Mittelernte, Gerste gedieh weniger gut, dagegen fiel Hafer glänzend aus. Auch Buchweizen und Hirse geriethen zur Zufriedenheit.

Mais, das Hauptnahrungsmittel der Bevölkerung, gab im Inneren eine vorzügliche Ernte, welche hauptsächlich zur Linderung der allgemeinen Noth beitrug; in der Posavina ist aber diese Frucht minder gut ausgefallen.

Die Zwetschkenernte wurde schon im Frühjahr durch Fröste vernichtet, so dass nun schon zweimal hintereinander das Ergebniss ein höchst unbefriedigendes war. Ebenso sind die anderen Obstgattungen, namentlich aber Frühobst, gänzlich missrathen, mit alleiniger Ausnahme von Aepfeln und Nüssen, die einen mässigen Ertrag lieferten.

Heu war allenthalben im Ueberfluss vorhanden, so dass dessen Preis trotz des aussergewöhnlichen Verbrauchs durch die Truppen keine Steigerung erfuhr.

Auch für den Viehstand der Provinz war der Verlauf des vorigen Jahrs durchweg ein günstiger. Die sonst so häufigen Seuchen verschonten diesmal das Land; nur in Livno trat im Jänner die Ruhrseuche unter den Rindern sporadisch auf, verlor sich aber bald wieder.

Weniger zufriedenstellend war der Gesundheitszustand der Bevölkerung. Die zunehmende Verarmung bei der ohnehin auf ein sehr geringes Mass zurückgeführten

Ernährung hatte Typhus, Blattern und Fieber zur Folge, welche in der Hauptstadt zeitweilig zu epidemischer Verbreitung gelangten.

Die allgemeine Wohlhabenheit ist, wie gesagt, in stetiger Abnahme begriffen, wozu die Ausfuhrverbote für lebendes Vieh und Cerealien nicht wenig beigetragen haben. Demungeachtet hat der Zehent in 1877 ein höheres Erträgniss als in den Vorjahren geliefert.

Diese Zunahme ist aber keineswegs blos der guten Ernte, sondern auch der Einführung der directen Verwaltung durch Fiscalbeamte zuzuschreiben, welche sich gleich anfangs, trotz der höchst ungünstigen Finanzlage der Provinz, für das türkische Aerar als vortheilhaft zu erweisen scheint.

Die wirthschaftlichen Verhältnisse von Banjaluka haben seinerzeit durch den Uebertritt der dortigen serbischen Kaufleute auf österreichisch-ungarisches Territorium eine namhafte Aenderung erlitten und sind auch heute noch durchaus dieselben.

Die Waarenlager jener Kaufleute enthielten beinahe ausschliesslich österreichisch-ungarische Erzeugnisse oder doch solche, welche aus Oesterreich-Ungarn bezogen waren. Nach dem früher bestehenden Usus wurden dieselben gegen Wechsel auf 4—8 Monate von Wien, Triest, Pest und Essegg creditirt, und blieben, weil sie unverkauft sind, auch unbezahlt.

Bis zum heutigen Tage sind diese Waaren theils in den betreffenden Magazinen verschlossen, deren Eigenthümer (darunter auch österreichisch-ungarische Staatsangehörige) vergebens den Zins für dieselben reclamiren, oder sie sind, weil dem Verderben unterliegend, von der Localbehörde versteigert worden, welche dann auch den erzielten Erlös einstweilen in Verwahrung nahm.

Durch diese Vorgänge, bei welchen die betreffenden Gläubiger zu empfindlichem Schaden kamen, ist der Credit des Platzes Banjaluka, der früher in Oesterreich-Ungarn Hunderttausende von Gulden betrug, auf Null herabgedrückt worden. Das hat freilich auch sein Gutes, da ein Credit von solcher Höhe weder durch die örtlichen, noch durch die persönlichen Verhältnisse gerechtfertigt war.

Weil aber anderseits Banjaluka, wie hierzulande fast jeder Handelsplatz, ohne Credit zumeist auch keine Waaren beziehen kann, so kommt dieser Umschlag einer Verminderung des Verbrauches gleich und konnte auf die Absatzverhältnisse unserer Exporteure nicht ohne die empfindlichste Rückwirkung bleiben.

Im Laufe des Jahres 1877 sind nur zwei Fallimente hiesiger Handelsleute, beide mit unbedeutenden Beträgen, vorgekommen; es wäre jedoch unrichtig, daraus bezüglich der Zahlungsfähigkeit der übrigen Firmen des Platzes einen günstigen Schluss ziehen zu wollen.

Vielmehr sahen sich Gläubiger und Schuldner durch die Verhältnisse des Landes und das allgemeine Einstellen des Credites gezwungen, ihre Angelegenheiten theils auf bessere Zeiten zu verschieben, theils in irgend einer Weise untereinander auszutragen.

Auch unter den Handelsfirmen von Berka sind während des vorigen Jahres mehrere Insolvenzfälle vorgekommen, bei welchen fast ausschliesslich österreichisch-ungarische Creditoren betheiligt sind.

Das Steigen der Lebensmittelpreise ist eine fast unvermeidliche Folge abnormer Verkehrsverhältnisse und unsicherer Aussichten in die nächste Zukunft. Gleichwohl haben sowol die gute Ernte, namentlich in Maisfrucht, der Hauptnahrung der unteren Volksclassen, als auch die consequent durchgeführten Ausfuhrverbote für Cerealien und der durch die allgemeine Noth verringerte Consum der stehenden Bevölkerung dieser Steigerung einigermassen ein Gegengewicht geschaffen.

Die letztjährige Waarenbewegung in der Richtung von Mitrovitza nach Serajevo, welche Stricke, Feuersteine, Teppiche, Taslidja'er Tücher, vor Allem aber rumelische

Wolle zum Gegenstande hatte, war wohl ziemlich lebhaft, dennoch machte sich der Ausfall gegen 1876 merklich fühlbar.

Namentlich die Einfuhr von Wolle, die im Vorjahre 100.000 Oka betrug, soll diesmal kaum die Hälfte jener Menge erreicht haben, was sich zwar, da auf der bezeichneten Strecke keine Zwischenzolllinie besteht, statistisch nicht nachweisen lässt, aber nach den hierüber von Kaufleuten gemachten Angaben und den allgemeinen Verhältnissen durchaus glaubwürdig erscheint.

Inwieferne der verminderten Einfuhr von dieser Seite auch eine verminderte Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn, und im Verfolge derselben Ursachen namentlich auch ein geringerer Import österreichisch-ungarischer Industrieartikel gegenübersteht, lässt sich derzeit, da es an den hiefür erforderlichen Nachweisen fehlt, einer Erörterung nicht unterziehen.

Schifffahrt und Handel des Vilajets Janina im Jahre 1877.

Janina. Im Hafen von Santi-Quaranta sind während des letztverflossenen Jahrs 415 Schiffe von 65.347 Tonnen eingelaufen u. zw.:

	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische Lloyddampfer . .	136	59.646
Türkische Segelschiffe	188	3.760
Griechische Segelschiffe	91	1.941
Zusammen . .	415	65.347

Der Gesammtwerth der Waaren, welche in den einzelnen Hafenplätzen des Vilajets Janina während des Jahres 1877 ein- oder von dort ausgeführt wurden, beziffert sich mit 3,245.190 und resp. 2,048.750 fl. Die dabei in Betracht kommenden Herkunfts- und Bestimmungsländer betheiligten sich an beiden Summen in nachstehender Weise:

Länder	Einfuhr fl.	Ausfuhr fl.
Oesterreich-Ungarn	1,400.000	820.000
England	1,250.000	.
Frankreich	180.000	360.000
Italien	.	360.000
Schweiz	220.000	.
Griechenland	.	265.000
Andere	195.190	243.750
Zusammen . .	3,245.190	2,048.750

Der Antheil der verschiedenen Echellen dieses Vilajets an den oben bezifferten Werthbelangen ist aus folgender Zusammenstellung zu entnehmen:

Echellen	Einfuhr fl.	Ausfuhr fl.
Santi-Quaranta	222.790	73.550
Salahora	1,780.000	314.500
Sajada	906.000	990.000
Parga	174.500	273.200
Gumenizza	112.500	110.000
Splanza	12.200	28.800
Voglia	9.700	69.000

Echellen	Einfuhr fl.	Ausfuhr fl.
Arpizza	7.600	74.500
Vivari	6.100	53.500
Plataria	5.600	9.200
Palermo	4.500	24.500
Kataetos	3.700	28.000
Zusammen	3,245.190	2,048.750

Die Hauptgegenstände der Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn waren: Stahl, Fesse, Weisswaaren, Stearinkerzen, Spielkarten, Schreib- und Cigarrettenpapier, Quincaillerien, Garne, Seiden-, Schafwoll- und Baumwollgewebe, fertige Kleidungsstücke, Handschuhe, Schirme, Eisenwaaren, Gold- und Silberdraht, Porzellan und Fayence, Zucker, Spiegel in Rahmen und andere Glaswaaren.

Die Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn umfasste folgende wichtigere Artikel: Cerealien, Schafwolle, Blutegel, Oel, Häute und Felle, Feuersteine, Schnupftabak, Vallonea, Citronen und Oliven.

Wenn man die im vorigen Jahre bei der Ein- und Ausfuhr erzielten Werthe mit den diesfälligen Ergebnissen von 1876 vergleicht, so ergiebt sich die nachstehend bezifferte Zunahme:

	1877 fl.	1876 fl.	Zunahme in 1877 fl.
Einfuhr	3,245.190	2,927.700	317.490
Ausfuhr	2,048.750	1,998.800	49.950
Zusammen	5,293.940	4,926.500	367.440

Wie aus obiger Zusammenstellung hervorgeht, entfällt der grösste Theil der stattgefundenen Steigerung auf die Einfuhr. Weil nämlich die Waarenlager der hiesigen Kaufleute vom Jahre 1876 her nicht mit den entsprechenden Vorräthen ausgestattet waren, so mussten von den einzelnen Hauptartikeln grössere Mengen als im Vorjahre bezogen werden.

Besonders lebhaft gestaltete sich der Import von Fellen zur Erzeugung von Schuhwaaren, so dass die betreffende Werthziffer (253.600 fl.) das Vorjahr um 73.100 fl. übersteigt. Die Concentrirung zahlreicher Truppenkörper an mehreren Punkten des Vilajets rief eben einen grossen Bedarf an diesem Artikel hervor.

Was die letztjährige Ausfuhr betrifft, so hat sich bei den nachstehend benannten Gegenständen eine bedeutendere Zunahme im Vergleich zu 1876 ergeben:

Waarengattung	Werth der Ausfuhr 1877 fl.	Werth der Ausfuhr 1876 fl.	Zunahme in 1877 fl.
Butter	50.020	38.700	11.320
Cerealien	77.000	68.800	8.200
Käse	141.030	90.900	50.130
Schafwolle	108.000	65.000	43.000
Häute und Felle	190.100	128.300	61.800
Schafwollstoffe (Abba) und Kleidungsstücke daraus	135.000	98.000	37.000

Auch der Betrag der im Jahre 1877 von hier abgegangenen Geldsendungen war ein grösserer, und beziffert sich mit 575.000 fl., gegen 450.000 fl. in 1876; der Mehrunterschied zu Gunsten des letztverflossenen Jahres erreicht sonach 125.000 fl.

Da der Winter von 1876 auf 1877 durchaus nicht streng war und das Verbot der Viehausfuhr genau gehandhabt wurde, so fand die Erzeugung von Butter, Käse, Schafwolle und Geweben daraus in reichlicherem Masse statt, was natürlich auf eine Erhöhung der Ausfuhr in derlei Artikeln zurückwirken musste.

Der stärkere Export von Häuten und Fellen begründet sich durch den Umstand, dass infolge der Ansammlung von Truppen in diesem Vilajet auch die Zahl der geschlachteten Thiere stieg.

Die Cerealienernte des Jahres 1877 war eine reichliche, so dass die Ausfuhr von Kornfrüchten noch bedeutender hätte ausfallen können, wenn sie nicht zeitweilig verboten gewesen wäre.

Weil sich endlich im vorigen Jahr die Transactionen in Einfuhrwaaren erweiterten, mussten natürlicher Weise auch die an das Ausland zu bezahlenden Geldbeträge, welche gewöhnlich durch mohamedanische Fuhrleute von hier über Sajada nach Corfù gebracht werden, sich erhöhen. Uebrigens kommt es auch häufig vor, dass hiesige Kaufleute ihre auswärts bestellten Waaren mittels Wechseln auf Wien und London bezahlen.

Die Gegenstände, deren Ausfuhr sich im Jahre 1877 wesentlich verringert hat, sind folgende:

Waarengattung	Werth der Ausfuhr 1877 fl.	1876 fl.	Abnahme in 1877 fl.
Thiere	252.500	377.500	125.000
Citronen	100.000	125.000	25.000
Oel und Oliven	66.500	137.000	70.500
Vallonea	198.000	277.000	79.000

Die Abnahme der Viehausfuhr erklärt sich durch das von der Regierung diesfalls erlassene Verbot, und wäre wohl noch bedeutender gewesen, wenn nicht eine ziemlich bedeutende Anzahl Thiere mit Hilfe des Schmuggels ihren Weg nach Griechenland und den Jonischen Inseln gefunden hätten.

Von Citronen giebt es zweierlei Gattungen: die gewöhnlichen und die sog. hebräischen. In beiden erzielte man voriges Jahr eine reiche Ernte; weil aber für hebräische wenig Nachfrage vom Triester Markte kam, der sich damit zunächst von Parga aus versorgte, und weil ferner auch die gewöhnliche Sorte Citronen, welche zumeist gesalzen nach England gehen, voriges Jahr wenig begehrt waren, so hat sich die Ausfuhr dieses Artikels in der oben angegebenen Weise gegen das Vorjahr verringert.

Der Export von Oel und Oliven litt unter dem Einflusse der schlechten 1877er Ernte, und wurde der Ausfall nur dadurch einigermassen ausgeglichen, dass noch vom Vorjahre her Oel vorräthig lagerte, welches die Speculanten losschlugen, als sie sahen, dass ihre Waare im Preise stieg.

Die verminderte Ausfuhr von Valionea muss zum Theil der ungenügenden Ernte, zum Theil den niedrigen Preisen dieses Products auf den fremdländischen Märkten zugeschrieben werden.

Während des Jahres 1877 ergab sich am hiesigen Platze kein Falliment, durch welches die Interessen von österreichisch-ungarischen Staatsangehörigen geschädigt worden wären.

Die bedeutenderen Handelsfirmen von Janina sind, u. zw.:

christliche: Asvesta; Athanasula; Bicio; Carachristo; Casangi; Cinridi; Lambei & Lappa; Macariadi & Charissiadi; Macridimo, Bivio & Michalopulo; Marinelli; Nicolaidi; Pichto; Ksantho & Crustali; Scianda; Stuppi & Stilo; Vlacho;

jüdische: Aba Mathatia Levi; Alcalai Scemo; Aron Samuel Levi; Jacob David Josafat; Jauda Mazza; Jossula Battino & Samuel Elia Josef; Mordochai Levi; Samuel N. Levi;

türkische; Hassan Hafis; Hagi-Ahmed.

Von den hiesigen Händlern haben 5 auch im Auslande Etablissements, u. zw.: in Wien: Athanasula und Levi; in Triest: Bicio und Stavridi; in Manchester: Lappa.

Wirthschaftliche Lage der Argentinischen Republik.

Buenos Aires. Der gesammte Handelsverkehr der Argentinischen Republik mit dem Auslande betrug im Jahre 1876 81,445.995 harte spanische Thaler, was eine Verminderung um 24,651.032 Thaler oder 30·27 pCt. gegen das Vorjahr ergiebt*).

Auf Ein- und Ausfuhr vertheilt sich obige Summe folgendermassen:

		Abnahme gegen 1875
Einfuhr . . .	34,910.290 Thlr.	20,855.337 Thlr. oder 59·74 pCt.
Ausfuhr . . .	46,535.705 „	3,795.695 „ „ 8·16 „

Es lässt sich nicht ermitteln, in welchem Masse Oesterreich-Ungarn an dem Handel der Argentinischen Republik betheiligt ist, indem die Statistik nicht nach dem wirklichen Ursprung der Waaren, sondern nach dem Exporthafen, von welchem sie kommen, zusammengestellt ist. Uebrigens steht fest, dass eine Menge österreichisch-ungarischer Fabrikate auf den hiesigen Markt gelangen, ebenso wie von den Producten dieses Landes viele über Hamburg, Bremen, Antwerpen und Genua nach Oesterreich-Ungarn ihren Weg finden.

Was den letztjährigen Güterverkehr der Argentinischen Republik betrifft, so steht ausser Zweifel, dass derselbe abermals zugenommen hat, und wird diese Zunahme wohl grösstentheils dem Import zufallen, während der Export sich mehr oder weniger gleich geblieben ist.

Der grosse Rückgang des Imports in 1876 und seine nachherige Steigerung erklären sich durch die schwierigen Verhältnisse, mit welchen der Handel dieses Landes in den letzten Jahren zu kämpfen hatte, und die nun grösstentheils überwunden sind.

Die Argentinische Republik hat, gleichwie die meisten europäischen Staaten, durch die nach der Ueberspeculation und Ueberproduction der Jahre 1871/72 erfolgte Reaction schwer gelitten; eine allgemeine Krisis hat alle Verhältnisse geschädigt, und als im Mai 1876 die Regierung den Zwangscours für die Noten der Provinzialbank decretirte, schien das Land dem Ruin nahe.

Wie schwer diese Massregel namentlich den Handelsstand traf, ist leicht erklärlich, wenn man bedenkt, dass derselbe fast durchgängig in Europa für Waaren Gold schuldete, während sich die hiesigen Ausstände in Papierwährung berechneten und plötzlich um ein Viertel weniger werth waren.

Nach Einführung des Zwangscourses stieg Gold sofort auf eine ungeahnte Höhe, die Börse hemächtigte sich der Goldspeculation und trieb die Prämie mit jedem Tage mehr empor. Unter diesen Verhältnissen, sowie bei der Unsicherheit der inneren politischen Lage nahm Jedermann eine abwartende Stellung ein, und da ferner der Consument sich längere Zeit hindurch nicht dazu bequemen wollte, den Coursverhältnissen entsprechend höhere Preise zu zahlen, trat eine allgemeine Stockung der Geschäfte ein, wodurch sich die erwähnte starke Abnahme der Waareneinfuhr erklärt.

Eine wie grosse Spannkraft dieses Land jedoch hat, zeigt sich darin, dass schon zu Anfang 1877 die allgemeinen Zustände einen Aufschwung zur Besserung nahmen und das Vertrauen langsam zurückkehrte; und als gegen Mitte des Jahres die streitigen politischen Parteien sich die Hände reichten und im Interesse des Landes die Sonder-Interessen ruhen liessen, durfte sich der Handelsstand mit Recht der Hoffnung auf Wiederkehr besserer Zeiten hingeben.

---

*) Die officielle Statistik eines Jahres erscheint immer erst im letzten Trimester des nächstfolgenden. So wurden auch die statistischen Handelsausweise für 1876 kurz vor Schluss des Jahres 1877 veröffentlicht.

Das Importgeschäft nahm wieder regelmässigere Verhältnisse an, umsomehr als sich für die meisten Artikel wirklicher Bedarf zeigte, während zu gleicher Zeit die Landesproducte eine rege Nachfrage auf den europäischen Märkten fanden.

Infolge der bitteren Erfahrungen der Jahre 1873 bis 1875 haben die hiesigen Creditverhältnisse eine durchgreifende Besserung erlangt. Während früher der zweiten Hand ein sehr langes offenes Ziel gewährt wurde, wodurch die Sicherheit der Kundschaft gefährdet und dieselbe leicht dahin geführt wurde, über ihre Kräfte zu arbeiten, wird jetzt nur noch gegen Accept mit verkürztem Ziele verkauft.

Diese Massregel hat für das Importgeschäft sehr günstige Erfolge gehabt, indem jetzt die zweite Hand vorsichtiger kauft, und dadurch mehr Sicherheit bietet, während andererseits eine grosse und anhaltende Ueberführung des Marktes vermieden wird.

Die hiesigen Course auf Europa unterliegen leider infolge der beständigen Gold-Speculation an der Börse grossen Fluctuationen. In 1877 war der niedrigste Stand 12 pCt., der höchste 36 pCt.; die Durchschnittsprämie kann mit 16 – 18 pCt. angenommen werden. Das erschwert nicht wenig die Handelsoperationen, welche grösstentheils in Papierwährung abgeschlossen werden; da es jedoch Mittel und Wege giebt, sich den Cours zu sichern, so ist das Risico nur gering.

In Bezug auf den Ackerbau hat das Land während der letzten Jahre grosse Fortschritte gemacht und ist, wenn gehörige Kräfte vorhanden sind, einer grossen Ausbeutung fähig, so dass die Zeit vielleicht nicht fern liegt, wo die Argentinische Republik im Getreidehandel eine Rolle spielen wird.

Im Laufe des Jahres 1877 hat eine französische Actiengesellschaft den Versuch gemacht, mittels eiskalter Luft den Export von conservirtem Fleisch zu ermöglichen, und hat dazu einen eigens eingerichteten Steamer verwendet. Der Versuch ist insofern geglückt, als das Fleisch nach einer längeren Reise vollständig gut erhalten und geniessbar an seinem Bestimmungsorte anlangte. Doch scheinen die Kosten und die Schwierigkeiten für die Erzeugung der kalten Luft zu gross gewesen zu sein, um den Versuch in ausgedehnterem Massstabe fortzusetzen.

Das Unternehmen ist nun in englische Hände übergegangen und es bleibt abzuwarten, ob man bessere Erfolge erzielen wird, was für die Interessen dieses Landes sehr zu wünschen wäre.

Man hat auch verschiedene Versuche gemacht, Pferde nach Europa zu exportiren, und zwar namentlich Zuchtpferde nach Frankreich. Wenn die Thiere hier mit Sorgfalt, und namentlich den Forderungen des Bestimmungslandes entsprechend ausgewählt werden, ist Aussicht vorhanden, dass dieser Export grössere Dimensionen annehmen wird.

Der internationale Verkehr mit Italien ist in steter Zunahme begriffen, seitdem zwischen hier und Genua eine regelmässige Dampferlinie eingerichtet wurde, welche, obwohl sie theilweise nicht einmal Brasilien berührt, dennoch lohnenden Ertrag abwirft, da die Schiffe ausser zahlreichen Passagieren zumeist volle Ladung haben.

Man fragt sich hier, ob nicht auch eine Linie Triest-Buenos Aires gute Rechnung liesse, namentlich wenn die Dampfer Rio de Janeiro (eventuell auch Bahia und Pernambuco) und Montevideo anliefen.

Von gewöhnlichen Handelsgütern abgesehen, wäre in dieser Richtung auf folgende Stapelartikel aufmerksam zu machen, welche als Grundlage für regelmässige Frachten dienen könnten.

Häute. Der Wiener Platz allein bezieht von hier grosse Quantitäten dieses Artikels, welche meistens für Rechnung inländischer Firmen verschifft werden, und ihren Weg über Hamburg nehmen.

Wolle. Brünn consumirt unter anderm grosse Mengen Rio de la Plata Wolle, welche über Antwerpen bezogen wird.

Talg. Der Versand des hiesigen Erzeugnisses soll ziemlich bedeutend sein, und wird dasselbe wahrscheinlich über Genua verschifft. Als Steamerfracht spielt dieser Artikel eine untergeordnete Rolle, da er meistens nur als Ballast dient. Directe Abladungen nach Triest mittels Segelschiff würden jedoch sicher mehr Vortheil bieten, als der Bezug über Genua.

Mehl. Brasilien bedarf bekanntlich grosser Quantitäten dieses Artikels, und der hervorragende Standpunkt, welchen in dieser Beziehung Oesterreich-Ungarn mit seiner Fabrikation einnimmt, giebt demselben volles Anrecht, bei der Einfuhr von Mehl obenan zu sein.

Kaffee. Brasilischer Kaffee fand bisher seinen Weg nach Oesterreich Ungarn über Hamburg; bei directen Bezügen mittels Dampfer liesse sich aber diese Einfuhr gewiss binnen kurzem verdoppeln.

Manufacturwaaren aller Art, welche fast ausschliesslich per Steamer verschifft werden, finden sowohl hier wie in Brasilien regelmässigen Absatz, und würden die österreichisch-ungarischen Industriellen bei directer Schiffsgelegenheit leichter mit anderen Ländern concurriren können.

Schuhwaaren. Oesterreichisch-ungarisches Fabrikat geniesst hier einen sehr guten Ruf und ist dies Geschäft der Ausdehnung fähig, wenn auch der hohe Importzoll einigermassen hinderlich wirkt. Der Import dieses Artikels belief sich im Jahre 1876 auf ca. 1 Million Gulden.

Wiener Lederwaaren finden über Paris ihren Weg hieher, und werden da als französisches Erzeugniss verkauft.

Kurzwaaren giebt es eine Menge, welche hier concurriren können.

Bier. Der Import, welcher in 1876 ca. 500.000 fl. betrug, steigt mit jedem Jahre, da die Eingebornen immer mehr Geschmack an dem Getränke finden, während dasselbe früher hauptsächlich nur von den Fremden consumirt wurde.

Teigwaaren. Aus Italien wurden derlei Artikel im Jahre 1876 für ca. 500.000 fl. eingeführt, und könnte darin Oesterreich-Ungarn bei directer Schiffsgelegenheit sicher concurriren.

Ausser den hier angeführten Waaren giebt es noch viele andere, die sich für Steamerfrachten eignen, oder per Segelschiff versendet, am hiesigen Markte guten Absatz fänden.

So z. B. dürfte Salz aus Istrien geeignet sein, mit dem spanischen Producte zu concurriren. Der Verbrauch in den hiesigen ausgedehnten Saladeros (Schlachthäusern) ist ungemein gross, und betrug der Salzimport im Jahre 1876 ca. 800.000 fl.

Auch Bauholz, welches meistens aus den Vereinigten Staaten bezogen wird, und wovon der Import im Jahre 1876 über 1 Million Gulden betrug, verdient vielleicht die Aufmerksamkeit der österreichisch-ungarischen Händler.

Es versteht sich von selbst, dass derartige neue Geschäfte nur Gewinn lassen, wenn bei dem betreffenden Artikel den Bedürfnissen des Landes Rechnung getragen wird, und müsste der Absender darüber vorher genaue Informationen von hiesigen Handelshäusern einholen, welche sich mit dem Verkauf der einschlägigen Waare befassen*).

---

*) Das k. und k. Consulat in Buenos Aires ist jederzeit bereit, unseren Industriellen und Handelsleuten in dieser Beziehung jede gewünschte Auskunft zu ertheilen. Anm. d. Red.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. Geschäftsträger und Generalconsul a. D., Ministerialrath Joseph Ritter v. Grüner, das Comthurkreuz erster Classe des kgl. sächsischen Albrecht-Ordens; der k. und k. Consul Ferdinand Miksche den ottomanischen Osmanié-Orden dritter Classe und das Officierskreuz des kgl. griechischen Erlöser-Ordens; der k. und k. Viceconsul Eugen Ritter v. Kuczinsky den kgl. persischen Sonnen- und Löwen-Orden zweiter Classe, und der k. und k. Honorar-Viceconsul Hugo Preuss das Ritterkreuz erster Classe des kgl. bayerischen Verdienst-Ordens vom heil. Michael annehmen und tragen dürfen. (Allerhöchste Entschliessung vom 19. Juli 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem bei dem k. und k. Generalconsulate in Serajevo in Verwendung stehenden Officialen und Dragoman Thomas Herkalowics das goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.
(Allerhöchste Entschliessung vom 3. August 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. Consul Dr. Carinlani das Officierskreuz des kgl. griechischen Erlöser-Ordens, und der k. und k. Viceconsul Stanislaus v. Wysocki den ottomanischen Osmanié-Orden vierter Classe annehmen und tragen dürfen. (Allerhöchste Entschliessung vom 28. August 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchst unterzeichnetem Diplome dem k. und k. Generalconsul in Rustschuk Oscar Meutlong als Ritter des Ordens der eisernen Krone dritter Classe in Gemässheit der Ordensstatuten den Ritterstand allergnädigst zu verleihen geruht.

— In Siut und Ghirghe in Ober-Aegypten wurden k. und k. Consularagentien errichtet, und für den ersteren Posten Elias Biscini, für den letzteren Filtaus Butros ernannt.

— Der k. und k. Consul Karl Gsiller hat die Leitung des k. und k. Consulates in Corfù übernommen.

— Der neu ernannte k. und k. Consul Rudolph Hochkofler in San Francisco hat sein neues Amt bereits angetreten.

— Der neu ernannte k. und k. Viceconsul M. Thörl in Harburg hat die Leitung der Geschäfte übernommen.

— Der k. und k. Generalconsul Georg v. Martyrt in Syra hat sich auf Urlaub begeben und wird für die Dauer seiner Abwesenheit durch den dortigen kaisl. deutschen Consul Karl Kloebe in der Amtsleitung vertreten.

— Der k. und k. Viceconsul Eduard Grauet in Girgenti ist mit Tod abgegangen.

Wirthschaftliche Lage der Lombardei im Jahre 1877.

Mailand. Das Jahr 1877 war für die lombardischen Provinzen in wirthschaftlicher Beziehung kaum mittelmässig gut, was man theils als eine Folge des in jeder Hinsicht wahrhaft schlechten Vorjahres betrachten muss, theils auch den im In- wie im Auslande ungünstig gestalteten allgemeinen Verhältnissen zuschreiben kann.

Obgleich nun unter solchen Umständen Production und Verbrauch sich gehemmt und verringert sahen, blieb doch in der Lombardei das Leben und die Thätigkeit, sei es auf dem Felde der Industrie, oder des Handels und der Landwirthschaft, gleich regsam.

Eine bemerkenswerthe Bedeutung gewann hier im vorigen Jahre die Frage der Pferdeeisenbahnen. Der glückliche Erfolg, den man mit der 15 Kilometer langen Pferdebahn von Mailand nach Monza erzielt hat, — ein Erfolg, der durch die zu Anfang des letztverflossenen Jahres eröffnete, 30 Kilometer lange Linie Mailand-Saronne neuerdings bekräftigt wurde, — war Veranlassung, dass zahlreiche Gesuche um Concessionen für Pferdebahnen an die competenten Behörden gelangten.

Nicht weniger als zehn derlei Projecte, die eine Gesammtlänge von mehreren hundert Kilometern repräsentiren, und welche alle die Verbindung der Hauptstadt der Lombardei mit Punkten von grosser örtlicher Wichtigkeit bezwecken, befinden sich derzeit im Stadium der Prüfung.

Die Fürsprecher der schmalspurigen Industriebahnen stemmen sich nachdrücklich gegen diese Art von Communicationsmittel, welches jetzt ausser der Beförderung der Reisenden auch den Waarentransport an sich zu ziehen trachtet, und eben jetzt auf dem Punkte steht, anstatt des Pferdes sich den Dampf als bewegende Kraft anzueignen.

Man hat zu diesem Zweck eigene Maschinen gebaut, und die ersten Versuche, welche damit auf den Linien Mailand-Monza und Mailand-Saronne angestellt wurden, haben ein zufriedenstellendes Ergebniss geliefert.

Jedenfalls ist das ein sehr interessantes Experiment, welches gegenwärtig in der Lombardei über die grösseren oder geringeren Vorzüge der Tramways oder der schmalspurigen Industriebahnen als Verkehrsmittel gemacht wird.

Eine Gesellschaft von Capitalisten hat die Concession für eine Industriebahn von Mailand nach Saronne erhalten, welche den Dienst zwischen diesen zwei Mittelpunkten des Verkehrs in Concurrenz mit der Pferdebahn versehen wird.

Man wird nun bald Gelegenheit haben, zu sehen, wie dieser Wettstreit sich entscheidet, und gleichzeitig werden die vielfachen Probleme des Privat- und öffentlichen Rechtes, sowie der allgemeinen Nützlichkeit, zu welchen die neue Einrichtung insbesondere bezüglich der Beförderung mittels Dampf hierlands den Anstoss gegeben, ihre Lösung finden.

Ausser der oben erwähnten Eisenbahnstrecke Mailand-Saronne hat man in 1877 den Bau von zwei neuen Zweigbahnen unternommen, und zwar: Mailand-Erba, die nur von untergeordneter Bedeutung ist, und Treviglio-Rovato, eine Linie, welche Mailand und die Lombardei fast um eine Stunde Verona und der österreichisch-unga-

rischen Grenze näher rückt, also von eminenter Wichtigkeit erscheint. Dieselbe soll noch im Laufe des Jahres 1878 dem Verkehr übergehen werden.

Die Arbeiten am Gotthard sind rüstig fortgeschritten. Man prüft gegenwärtig die Eisenbahnprojecte Lecco-Colico-Sondrio, Chiavenna-Chur über den Splügen, sowie den Uebergang über den Simplon.

Ohne die noch im Bau begriffenen Linien besitzt die Lombardei gegenwärtig 780 Kilometer Eisenbahnen, welche die einzelnen Theile des Landes in vortheilhafter Weise mit einander verbinden.

Die Ansammlung von Ersparnissen in den Creditinstituten, namentlich in den Volksbanken und in der Mailänder Sparcassa, hat, wenn auch nur allmälig, Fortschritte gemacht, was wohl als Symptom fehlender Speculationslust in den Geschäften anzusehen ist.

Diesem Umstande ist auch der zufriedenstellende Ausgang zuzuschreiben, welchen die Gemeindeanlehen der verschiedenen Städte Italiens finden. Die letzten Emissionen dieser Art wurden grösstentheils im Lande selbst gedeckt.

Die letztjährige Handelsbewegung gestaltete sich, wenn nicht schlechter, so doch wenigstens in gleichem Verhältnisse zu derjenigen von 1876. Viele Häuser, welche sich in jenem Jahre noch aufrecht erhalten konnten und gehofft hatten, dass das Jahr 1877 einen Aufschwung der Geschäfte bringen werde, durch welchen sich die erlittenen Verluste ausgleichen liessen, sahen sich in dieser Erwartung getäuscht und mussten ihre Zahlungen einstellen.

Da nun diese Häuser gerade zu den besseren zählten und eine Menge kleinere Firmen stützten, so musste natürlich ihr Fall auch den der andern herbeiführen, wodurch in der Handelswelt eine tiefe Zerrüttung und ein empfindliches Misstrauen einriss, welches in einigen Städten, wie z. B. in Brescia, zur Folge hatte, dass die Escomptirung von Wechseln, selbst von solchen, die durch achtbare Firmen garantirt waren, gänzlich eingestellt wurde.

Dieser schlimme Zustand, welcher im Laufe des vorigen Jahres seinen Höhepunkt erreicht hatte, schien gegen Ende desselben an Intensität zu verlieren, und man hatte Grund, zu hoffen, dass die lebhaft herbeigewünschte ruhigere Stimmung allmälig wiederkehren werde.

Man kann ohne Uebertreibung behaupten, dass die Verluste, welche der Handel im Jahre 1877 durch Fallimente erlitten hat, doppelt so gross als gewöhnlich waren.

Auch in Bezug auf die Landwirthschaft nahm das Jahr 1877 nur einen mittelmässigen Verlauf, war aber doch viel besser als sein unmittelbarer Vorgänger.

Ausführliche statistische Angaben über die letztjährigen Ergebnisse des Bodenbaues in der Lombardei sind zwar nicht vorhanden, im Allgemeinen lässt sich jedoch sagen, dass die Hauptproducte, nämlich: Reis, Weizen, Roggen, Hafer und Wein, der Menge nach mittelmässig, dagegen in der Qualität gut ausfielen.

Mais und Heu lieferten ein reichliches Erträgniss, was der ärmeren Classe der Bevölkerung und dem Landwirth sehr zugute kam.

Die Viehheerden des Landes blieben von schädlichen Seuchen verschont, so dass der Käsehandel in der schon seit mehreren Jahren verfolgten emporstrebenden Tendenz nicht aufgehalten wurde.

Zwei Vorkommnisse, welche für die Lombardei nicht ohne Bedeutung sind, ergaben sich im Jahre 1877, nämlich: der Congress der Aerzte in Mailand, und die landwirthschaftliche Regionalausstellung in Pavia.

Im September 1877 versammelte sich in hiesiger Stadt eine bedeutende Anzahl von Aerzten aus Italien, zunächst mit dem Vorhaben, die für den öffentlichen Sanitätsdienst erforderlichen Massnahmen theils in ihrem gegenwärtigen Bestande zu prüfen, theils ganz neu aufzustellen. Die von dem Congress diesfalls gefassten Beschlüsse

wurden dem kgl. Unterrichts-Ministerium vorgelegt, und von diesem in ernste Erwägung gezogen.

Die in Pavia am 17. September 1877 feierlich eröffnete landwirthschaftliche Regionalausstellung lieferte erfreuliche Beweise für die Fortschritte, welche in diesen Landestheilen während der letzten Jahre auf dem Gebiete des Bodenbaues, der Viehzucht und des landwirthschaftlichen Maschinenwesens gemacht wurden.

Bezüglich der Maschinen ist wohl zu bemerken, dass dieselben grösstentheils aus England bezogen werden; aber ihr Vorhandensein in so beträchtlicher Zahl konnte als Beleg dafür gelten, dass die Verbesserungen, welche die Neuzeit dem Landwirth bei seiner Arbeit an die Hand giebt, in der Lombardei volle Beachtung finden.

Bei Gelegenheit jener landwirthschaftlichen Ausstellung in Pavia wurde von den daselbst versammelten Landwirthen auch die, namentlich im Gebiete von Mantua, sowie in den Gebirgsgegenden vorkommende zahlreiche Auswanderung von Landleuten besprochen, ohne dass es jedoch bis jetzt gelungen wäre, über diesen Gegenstand, dessen ernste Bedeutung übrigens keineswegs verkannt wurde, zu praktischen Abhilfsmitteln zu gelangen.

Die Seidenraupenzucht lieferte voriges Jahr in der Lombardei ein Ergebniss, welches gegen den normalen Durchschnitt fühlbar zurückblieb. Es zeigt sich das schon darin, dass der mittlere Ertrag an Cocons nur 15·12 Kilogr. pr. Unze oder Carton Raupensamen war, während der gewöhnliche Durchschnitt mit 20—25 Kilogr. angenommen wird.

Darnach stellte sich die Gewinnung von Cocons, wenn sie auch jene des Vorjahres unstreitig übertraf, im Ganzen kaum auf zwei Drittel einer gewöhnlichen Ernte.

Der unvortheilhafte Gang des Seidenhandels, die durch die politischen Verwicklungen geschaffene Unsicherheit, die mächtige Concurrenz der asiatischen Seide, wie nicht minder der schlechte Erfolg bei einem Theile der verwendeten fremden Cartons sind die Ursachen, denen jener unbefriedigende Ausgang der letztjährigen Seidenproduction zugeschrieben werden muss.

Zu diesen nachtheiligen Verhältnissen gesellte sich noch die Ungunst des Wetters. Den ersten milden Lüften des Frühlings, welche schöne Hoffnungen für den Verlauf der neuen Campagne wachriefen, folgte eine lange Reihe kalter und regnerischer Tage, so dass sich das Blatt des Maulbeerbaumes kaum zu entwickeln vermochte und nur eine unzureichende oder schlechte Nahrung für die Seidenraupen lieferte, von denen ein grosser Theil vernichtet wurde.

Gegen Ende Mai kam zwar wieder schönes Wetter, aber seine wohlthätigen Wirkungen konnten blos theilweise die Folgen des früheren Ungemachs abschwächen. So kam es, dass, da die schlecht genährten Raupen nur schwache Cocons lieferten, der Seidenertrag ein spärlicher blieb.

Was die im vorigen Jahre verwendeten Cartons betrifft, so wurde die einheimische gelbe Race wegen ihres derzeit wahrhaft armseligen Erträgnisses nur ganz wenig cultivirt. Der grösste Theil der Cartons bestand in japanischem Original- oder reproducirtem Samen, und ihr Verhältniss zu der Gesammtmenge der verwendeten Cartons stellt sich auf 96·45 pCt., gegen 3·55 pCt. an Cartons der einheimischen gelben Race.

Die nachfolgende Uebersicht, welche sich nur auf 5 von den 8 lombardischen Provinzen bezieht, weil bezüglich der übrigen die genauen Daten fehlen, giebt die Menge des zur Aufzucht verwendeten japanischen Raupensamens mit seiner Untertheilung in Original- und reproducirten Samen an.

Provinz	Handelskammer	Original-Same, Cartons	Reproducirter Same, Unzen	Im Ganzen japanischer Same, Unzen	Procentverhältniss Original-Same	Procentverhältniss Reproducirter Same
Sondrio	Chiavenna	4.750	655	5.405	87·85	12·15
	Como	26.000	13.000	39.000	66·66	33·33
Como	Lecco	10.050	19.900	29.950	33·55	66·45
	Varese	12.500	15.500	28.000	44·64	55·36
Mailand	Mailand	61.296	57.961	119.257	52·23	47·77
	Lodi	9.877	1.675	11.552	85·50	14·50
Pavia (lombardisches Gebiet)	Pavia	2953	4.619	7.572	39	61
Cremona	Cremona	59.654	36.332	95.986	62·14	37·86
	Zusammen	187.080	149.642	336.722	55·55	44·45

In der ganzen Lombardei wurden 754.608 Unzen Raupensame zur Aufzucht verwendet und damit 11,411.917 Kilogr. Cocons (15·12 Kilogr. pr. Unze) im Gesammtwerthe von 49,828.173 Lire gewonnen, was im Vergleich zu früheren Jahren, wo die diesfällige Werthziffer ca. 70 Mill. Lire erreichte, einen empfindlichen Rückgang in diesem für die Lombardei so wichtigen Productionszweige bezeichnet.

Aus der folgenden Tabelle sind die näheren Daten bezüglich der Gewinnung von Cocons im Jahre 1877 zu entnehmen.

Handelskammer-Bezirk	Gelber Same, Unzen	Gewinnung von gelben Cocons: Im Ganzen, Kilogramm	Gewinnung von gelben Cocons: Pr. Unze, Kilogramm	Japanesischer Original- und reproducirter Same, Unzen oder Cartons	Gewinnung von japanischen Cocons: Im Ganzen, Kilogramm	Gewinnung von japanischen Cocons: Pr. Unze oder Carton, Kilogramm
Bergamo	1.500	27.000	18	73.500	1,373.000	17·31
Brescia	.	.	.	233.592	3,500.000	14·98
Chiavenna	197	2.327	11·81	5.405	98.349	18·19
Provinz Como: Como	1.000	8.000	8	39.000	512.000	13·38
Provinz Como: Lecco	550	2.000	3·63	29.950	388.000	12·95
Provinz Como: Varese	2.000	25.000	12 50	28.000	395.000	14·10
Cremona	2.110	26.815	12·70	95.986	1,320.970	13·76
Mantua	15.000	250.000	16·60	84.000	950.000	11·30
Provinz Mailand: Mailand	2.315	30.605	13·22	119.257	2,133.395	17·88
Provinz Mailand: Lodi	1.639	24.296	14·82	11.552	200.160	17·32
Pavia (Gebiet am linken Ufer des Tessin)	483	8.700	18	7.572	136.300	18
Zusammen	26.794	404.743	.	727.814	11,007.174	.

Handelskammer-Bezirk	Gesammtmenge des verwendeten Samens, Unzen oder Cartons	Gesammtertrag an Cocons: Ueberhaupt, Kilogramm	Gesammtertrag an Cocons: Pr. Unze oder Carton, Kilogramm	Mittel-Preis pr. Kilogramm, Lire	Gesammtwerth des Productes, Lire
Bergamo	75.000	1,400.000	18·66	4·34	6,076.000
Brescia	233.592	3,500.000	14·98	4·33	15,155.000
Chiavenna	5.602	100.676	17·97	4·44	447.001
Provinz Como: Como	40.000	520.000	13	4·74	2,464.800
Provinz Como: Lecco	30.500	390.000	12·78	4·57	1,752.300
Provinz Como: Varese	30.000	420.000	14	4·40	1,848.000
Cremona	98.096	1,347.785	13·73	3·90	5,256.261
Mantua	99.000	1,200.000	12·12	4·95	5,940.000
Provinz Mailand: Mailand	121.572	2,164.000	17·80	4·40	9,521.600
Provinz Mailand: Lodi	13.191	224.456	17	3·84	853.911
Pavia (Gebiet am linken Ufer des Tessin)	8.055	145.000	18	3·54	513.300
Zusammen	754.608	11,411.917	15·12	4·36	49,828.173

Die in den Jahren 1876 und 1877 für die einzelnen Gattungen Seide in der Lombardei angelegten Preise (in Lire) enthält die nachstehende Uebersicht.

Qualität	30. Juni 1876				31. December 1876			
Organsinseide	16/20	18/22	20/24	22/26	16/20	18/22	20/24	22/28
Classische	96	94	92	90	125	122	120	118
Sublimi	94	92	90	87	122	118	116	112
Sehr schöne	92	90	87	84	118	115	114	106
Gute currente	90	88	84	80	114	112	110	100
Tramseide								
Classische	87	84	82	80	122	118	116	114
Sublimi	86	81	79	78	118	115	113	110
Sehr schöne	82	79	76	75	.	110	109	104
Gute currente	79	75	73	72	.	105	102	98
Unfilirte Seide (Grezze)	9/12	9/11	10/12	11/16	9/10	9/11	10/16	11/16
Classische	84	80	78	76	118	115	112	110
Sublimi	81	77	75	74	116	112	110	108
Sehr schöne	78	74	72	70	112	110	108	103
Gute currente	75	71	69	67	106	106	102	95

Qualität	30. Juni 1877				31. December 1877			
Organsinseide	16/20	18/22	20/24	22/26	12/20	16/22	20/24	22/[illegible]
Classische	92	90	88	86	94	91	88	.
Sublimi	89	87	85	82	93	90	85	.
Sehr schöne	87	85	83	78	91	88	83	80
Gute currente	85	83	79	74	.	.	80	78
Tramseide								
Classische	.	89	88	85	90	88	86	85
Sublimi	.	86	84	82	87	85	84	83
Sehr schöne	.	82	80	76	.	.	.	80
Gute currente	.	.	76	72	.	.	.	71

Qualität	30. Juni 1877				31. December 1877			
Unfilirte Seide (Grezze)	$^{8}/_{10}$	$^{9}/_{11}$	$^{10}/_{12}$	$^{11}/_{13}$	$^{8}/_{10}$	$^{9}/_{11}$	$^{10}/_{12}$	$^{11}/_{13}$
Classische . . .	79	77	75	73	84	82	80	78
Sublimi	77	75	73	71	81	80	79	76
Sehr schöne . . .	75	73	71	69	76	75	74	72
Gute currente . .	73	70	69	66	.	.	.	.

Der Gang des Seidengeschäftes in 1877 war keineswegs ein befriedigender. Während nämlich bei Beginn des Jahres eine kleine Erholung in den Preisen die Eigner zu der Hoffnung verleitete, es werde das neue Jahr Entschädigung bringen für die Verluste, welche sie in der zweiten Hälfte 1876 durch die starke Entwerthung ihrer Waare erlitten hatten, trat bald darauf ein abermaliges Fallen der Preise bis zu 25 pCt. ein. In dieser Lage verharrte der Seidenmarkt bis zum Jahresschluss und die Händler hatten bei ihren Operationen neuerdings schwere Verluste zu verzeichnen.

Der Grund hiefür ist zum Theil in der allgemeinen Verschlimmerung der Geschäftsverhältnisse, zum Theil aber auch in der gewaltigen Concurrenz zu suchen, welche der europäischen Seide durch das weit billigere asiatische Product bereitet wird.

Zwar ist die Qualität dieses letzteren mit derjenigen der europäischen Seide nicht zu vergleichen, allein die Fortschritte der Industrie gestatten, dasselbe in ganz vorzüglicher Weise zur Herstellung der von den Consumenten verlangten Stoffe zu verwenden; denn bei der jetzt so häufig wechselnden Mode sieht man weniger als sonst auf die Dauerhaftigkeit des Gewebes und gesteht dem Fabrikanten die Verarbeitung von Seide geringerer Qualität gerne zu.

Im Generalmagazin von Mailand befanden sich am 31. December der Jahre 1876 und 1877 folgende Vorräthe:

		1876	1877
Rohseide	Ballen	1.635	2.717
Bearbeitete Seide	„	495	385
Zusammen .	Ballen	2.130	3.102
Seidenabfälle	„	1.364	1.049

Die Gesammtzahl der in der Lombardei befindlichen Seidenfilanden vertheilt sich auf die einzelnen Provinzen folgendermassen:

Provinz	Zahl der Filanden	Zahl der Kessel
Mailand	71	6.712
Brescia	10	1.900
Mantua	5	720
Pavia	2	230
Cremona	34	2.165
Bergamo	89	3.842
Como	73	6.783
Sondrio	8	5.820
Zusammen . .	292	28.172

Mit der oben ausgewiesenen Anzahl Kessel wäre man im Stande, jährlich 1,700.000 Kilogr. Seide (ca. 60 Kilogr. pr. Kessel) zu erzeugen, aber schon seit geraumer Zeit liefert die Lombardei nicht mehr eine solche Menge, und der daraus entstehende Schaden ist unermesslich.

Speciell im Jahre 1877 erreichte man nicht einmal die Hälfte einer normalen Production, wodurch natürlich nicht blos die Zinsen von den in diesen Anstalten angelegten Capitalien bedeutend geschmälert, sondern auch eine fühlbare Verarmung

der arbeitenden Classe herbeigeführt wurde, indem das Erträgniss aus dieser Haupt-Erwerbsquelle sich um mehr als die Hälfte verringerte.

Da man annimmt, dass die ersten Productionskosten, resp. der Arbeitslohn, von einem Kilogramm Seide annähernd 10 Lire betragen, so ergeben sich für 1877 ungefähr 7 1/2 Mill. Lire als Summe des bezahlten Lohnes, gegen 12—13 Mill. Lire in normalen Zeiten.

Diese Abnahme in dem Erwerbe der arbeitenden Classe übt auch einen fühlbaren Rückschlag auf die andern Industrien, welche Gegenstände des allgemeinen Verbrauches liefern, und namentlich auf die Baumwollindustrie aus.

Die folgende Tabelle zeigt, wie sich die Seidenproduction in Italien von der Zeit vor dem Ausbruch der Krankheit der Seidenraupen (1862) an gestaltet hat.

Länder	1862	1871	1872	1873
	Kilogramm			
Piemont, Ligurien, Sardinien	515.000	535.000	482.000	465.000
Lombardei	1,310.000	1.300.000	1,170.000	1,000.000
Parma, Piacenza	32.000	40.000	40.000	60.000
Reggio, Modena, Massa	43.000	40.000	40.000	50.000
Romagna	85.000	70.000	60.000	75.000
Marken	95.000	90.000	77.000	90.000
Umbrien	25.000	18.000	15.000	20.000
Toscana	140.000	140.000	126.000	150.000
Neapolitanische Provinzen	352.000	280.000	224.000	220.000
Sicilien, Calabrien	163.000	170.000	153.000	150.000
Venezien*)	700.000	550.000	500.000	450.000
Zusammen	3,460.000	3.233.000	2,887.000	2,730.000

Länder	1874	1875	1876	1877
	Kilogramm			
Piemont, Ligurien, Sardinien	566.000	520.000	210.600	438.420
Lombardei	1,270.000	1,130.000	247.400	754.670
Parma, Piacenza	65.000	59.000	22.000	30.060
Reggio, Modena, Massa	52.000	47.000	21.000	23.160
Romagna	78.000	67.000	34.000	33.000
Marken	95.000	82.000	60.000 (Marken und Umbrien)	42.380
Umbrien	22.000	19.000		10.600
Toscana	155.000	145.000	78.000	77.500
Neapolitanische Provinzen	225.000	195.000	58.000	63.000
Sicilien, Calabrien	157.000	136.000	41.000	46.000
Venezien*)	510.000	469 000	187.000	271.235
Zusammen	3,195.000	2,869.000	959.000	1,790.025

Zu den Verlusten, welche bei der ersten Bearbeitung der Seide (dem Abhaspeln) erlitten wurden, gesellten sich dann noch die Schäden, welche die Spinnereien und Webereien für das Jahr 1877 zu verzeichnen haben.

Alles zusammengefasst, kann daher nicht gesagt werden, dass dieser Zeitabschnitt für die Seide in irgendeiner Richtung, sei es Production oder Verarbeitung des Rohstoffes, oder endlich Vertrieb der daraus erzeugten Waare, günstig sich gestaltet habe.

Nicht nur, dass die Gewinnung von Cocons gegen den normalen Durchschnitt so bedeutend zurückblieb (dem Werthe nach rund 50 anstatt 70 Mill. Lire), war auch

*) Mit Einschluss von Friaul.

der Ertrag an Seide um 30 pCt. geringer und deren mittlerer Marktwerth (4·36 Lire pr. Kilogr.) so niedrig, dass damit kaum die Erzeugungskosten gedeckt wurden.

Der Fabriksbetrieb schränkte sich derart ein, dass er kaum die Hälfte der gewöhnlichen Waarenmenge lieferte, und was schliesslich den Handel in dieser Branche anbelangt, so litt derselbe gar sehr unter der Einwirkung der um 25 pCt. erniedrigten Preise.

Trotzdem nun die hierländigen Seidenindustriellen dem für sie unheilvollen Jahre 1876 neuerdings eine Periode voll ungünstiger Conjuncturen folgen sahen, liessen sich dieselben dadurch doch nicht entmuthigen. Vielmehr bereiten sie sich energisch darauf vor, den Kampf mit den in ihrem Bereiche vorherrschenden nachtheiligen Verhältnissen noch weiter fortzusetzen, indem sie mit grossem Eifer die besten Arten der Aufzucht der Seidenraupe studiren, Mechanismen und Arbeitsmethode ändern und vervollkommnen.

Man kann daher mit Recht behaupten, dass sich die Vertreter dieses Zweiges menschlicher Betriebsthätigkeit heute auf der Höhe des Fortschrittes befinden, und dass das sehnsüchtig erwartete Wiederaufleben der Geschäfte sie bereit finden wird, sich dasselbe zu Nutze zu machen.

Obgleich die Lombardei selbst keine Baumwolle erzeugt, hat doch die einschlägige Industrie für dieses Land eine grosse Bedeutung.

Dieselbe beschäftigt fortwährend bei 20.000 Arbeiter, ohne zu rechnen, dass im Flachlande fast jedes Bauernhaus einen oder mehrere Handwebstühle besitzt, auf welchen, wenn die Feldarbeit ruht, der Bedarf der Familie an Baumwollstoffen erzeugt wird.

Die in der Lombardei vorhandenen Spindeln und mechanischen Webstühle zur Verarbeitung der Baumwolle bilden ungefähr ein Drittel dessen, was ganz Italien an derlei Vorrichtungen besitzt. Die folgende Tabelle giebt hierüber näheren Aufschluss.

Provinz	Anzahl der Etablissements	Anzahl der Spindeln	Anzahl der Webstühle
Lombardei	67	224.848	4.735
Piemont	37	280.966	4.128
Venezien	7	39.042	588
Ligurien	32	139.915	2.742
Neapolitanische Provinzen	10	94.626	1.750
Romagna	1	.	60
Sicilien	3	3.000	130
Zusammen	157	782.397	14.133

Dazu kommen noch für ganz Italien ungefähr 80.000 Handwebstühle (davon 12.000 bis 15.000 in der Lombardei allein), welche sich auf kleinere Etablissements und Privathäuser vertheilen.

Die oben für die Lombardei nachgewiesene Gesammtzahl von Spindeln und mechanischen Webstühlen stellt sich mit Rücksicht auf die einzelnen Provinzen folgendermassen:

Provinz	Anzahl der Etablissements	Anzahl der Spindeln	Anzahl der Webstühle
Mailand	35	82.044	2.582
Como	19	79.044	843
Bergamo	10	57.400	1.168
Brescia	3	6.360	142
Zusammen	67	224.848	4.735

Aus dieser Uebersicht ergiebt sich zunächst die bemerkenswerthe Thatsache, dass fast die ganze Baumwollindustrie der Lombardei sich im gebirgigen Theile des Landes concentrirt, wo dem Industriellen eine günstige Gelegenheit geboten ist, die vorhandene Wasserkraft nutzbringend auszubeuten.

Thatsächlich befinden sich auch die bedeutenderen Etablissements, welche während der letzten 5 Jahre in der Lombardei neu entstanden sind, grösstentheils im Gebiete der Alpen, in den Provinzen Bergamo, Brescia und Como.

Die Provinz Mailand besitzt ebenfalls eine beträchtliche Anzahl Spindeln und Webstühle, aber nur wenig neue Etablissements. Von denjenigen, welche sich da vorfinden, datiren viele aus der Zeit vor 1870, und viele erfreuen sich bereits eines langjährigen Bestandes.

Die Anlagekosten der in der Lombardei bestehenden Etablissements lassen sich auf 40 Mill. Lire veranschlagen, und ungefähr die gleiche Summe dürfte deren Betrieb erheischen. Zu diesen 80 Mill. sind dann noch ungefähr 10 Mill. hinzuzurechnen, welche jährlich an Arbeitslohn ausbezahlt werden.

Die Spinnereien consumiren in einem Jahr 40.000 Ballen Baumwolle im Gewichte von 70.000 Quintal und einen Werth von 12 Mill. Lire darstellend. Man kann annehmen, dass Venedig und Genua den zu verarbeitenden Rohstoff zu gleichen Theilen nach der Lombardei senden.

Die früher ausgewiesenen 224.848 Spindeln liefern jährlich bei 5,600.000 Kilogr. Garn in der mittleren Stärke von Nr. 18 engl. Die 4735 mechanischen, sowie die Handwebstühle fabriciren je 720.000 Stück Zeug.

Entsprechend der Stärke des zu den Geweben verwendeten Garnes sind auch die daraus erzengten Stoffe im Allgemeinen schwer, und haben pr. Stück ein durchschnittliches Gewicht von 4·50—5 Kilogramm.

Die feine Baumwollwaare wird gewöhnlich aus der Schweiz, weniger aus Frankreich und England importirt; es scheint jedoch, dass die Erzeugung dieser Gattung Stoffe und der dazu erforderlichen feineren Garnnummern unter der Gunst der modificirten Tarife sich allmälig auch in der Lombardei entwickeln werde.

In der Lombardei und insbesondere in der Provinz Mailand giebt es bedeutende Etablissements zur weiteren Confectionirung der Garne oder der Gewebe.

Die Rothfärberei der Garne ist hierlands blühend und vollkommen befähigt, gegen die auswärtige Concurrenz sich mit Vortheil zu behaupten. Auch das Färben, Bleichen und Appretiren der Gewebe ist ein belangreicher, in seinem Betriebe ganz zufriedenstellender Industriezweig der Lombardei.

Die Garndruckerei ist geringfügig, dagegen die mechanische Zeugdruckerei von Bedeutung. Ein neues Etablissement dieser Art welches im vorigen Jahre in der Nähe von Mailand errichtet wurde, gehört der Actiengesellschaft „Cotonificio Cantoni“, in deren Besitz sich auch beiläufig der zehnte Theil der in der Lombardei befindlichen Spindeln und mechanischen Webstühle befindet.

Die Fabrik, deren Herstellung $1\frac{1}{2}$ Mill. Lire kostete, beschäftigt ungefähr 250 Personen, und ist im Stande, jährlich 150.000 Dutzend Tüchel und 30.000 Stück gedruckte Zeuge zu liefern. Die aus derselben hervorgehenden Artikel finden im eigenen Lande Beachtung, und fangen auch schon an, der englischen Waare, sowie den Manufacten von Köln und Mühlhausen, die früher den hierländigen Markt versorgten, eine ernste Concurrenz zu bereiten.

Im Jahre 1877 blieb die Baumwollindustrie der Lombardei, was die Fabrikation betrifft, von nachtheiligen Conjuncturen verschont. Die Etablissements waren fortwährend vollauf beschäftigt, und wenn irgendwo die Thätigkeit etwas geschwächt erschien, so war es bei der Handweberei. Im Ganzen betrachtet, ist diese Branche in der Ausdehnung begriffen und lässt eine rasche Zunahme erwarten, wiebald es ihr durch die neuen Handelsverträge ermöglicht wird, auch in feiner Waare zu arbeiten.

Bemerkenswerth ist bei dieser Industrie der Capitalzufluss aus der Schweiz, sowie der Umstand, dass von den in der Lombardei ansässigen Firmen für Spinnerei, Weberei oder Färberei nicht weniger als die Hälfte ebenfalls aus jenem Lande stammt.

Wenn auch, wie bereits erwähnt, die Fabrikation ein gutes Jahr hatte, so kann doch nicht ein Gleiches von dem Handel mit Baumwollwaaren gesagt werden, welcher durch den allgemein unvortheilhaften Gang der Geschäfte und durch erschwerte Credit-Verhältnisse geschädigt wurde.

Obschon der Consum nur in geringem Masse abgenommen hat, kamen doch zahlreiche Fallimente vor, welche, wenn auch im Einzelnen minder namhaft, im Ganzen immerhin belangreich genug waren, um das Doppelte des gewöhnlichen Masses zu erreichen.

Nach der Seide und Baumwolle bilden Flachs und Hanf den nächstwichtigen Industriezweig der Lombardei. Zum Theil im eigenen Lande, hauptsächlich aber in den benachbarten Provinzen und im mittägigen Italien erzeugt, werden diese beiden Rohstoffe in zwei grossartigen Etablissements verarbeitet, welche in Fara und Cassano d'Adda (Provinz Bergamo) gelegen sind und 16.000 Spindeln nebst 100 Webstühlen besitzen.

Eine andere bedeutende Leinweberei befindet sich in Crema und zählt meh als 200 mechanische Webstühle. Alle diese Fabriken werden mittels Wasserkraft betrieben.

Das Erzeugniss der Flachs- und Hanfspinnereien deckt nicht nur den einheimischen Bedarf, sondern ist auch in der Fremde und namentlich in England stark gesucht.

Auch die Schafwollindustrie wird in der Lombardei, jedoch nur in bescheidenem Masse, betrieben. Es bestehen dafür mehrere Spinnereien und Webereien, darunter ein bedeutendes Etablissement in Lodi, welches mit seinen Shawls, Plaids und andern Fabrikaten einen verdienten Ruf geniesst.

Von den übrigen Industriezweigen, welche die wirthschaftliche Kraft der Lombardei vermehren helfen, sind noch zu erwähnen: die Thonwaarenfabrikation mit je einem Etablissement am Lago Maggiore und in Mailand; die Eisenwerke der Provinz Brescia, deren Product sehr renommirt ist; die Fabriken für landwirthschaftliche Maschinen und für Fuhrwerke, von denen sich 2 der grössten in der Nähe von Mailand befinden; Kunstmühlen, darunter eine in Palazzolo sull' Oglio (Provinz Brescia), welche 6 Mahlgänge besitzt, die pr. Tag 600 Quintal Mehl geben können und mit Wasser von 700 Pferdekräften versehen sind; die Erzeugung von hydraulischem Kalk, welche bei Brescia von einer Actiengesellschaft betrieben wird; die Lederfabrikation in der Provinz Brescia, die jedoch von ihrer ehemaligen Bedeutung viel eingebüsst hat, und speciell im letztverflossenen Jahre heftigen Schlägen ausgesetzt war; endlich Papierfabriken, darunter 2 von grossartigem Umfang in der Umgebung von Mailand.

Wirthschaftliche Lage von Schweden *).

Stockholm. Die dermalige ökonomische Lage Schwedens ist nichts weniger als befriedigend; denn der schlechte Ausfall der vorjährigen Ernte, die niederen Preise von Holz und Eisen, dieser Hauptartikel des schwedischen Exporthandels, sowie eine

*) Nach einem Berichte der k. und k. Gesandtschaft in Stockholm. Anm. d. Red.

schon seit Jahr und Tag im ganzen Lande ziemlich allgemein bemerkbare Geschäftsstockung wirken lähmend auf die commerzielle und industrielle Thätigkeit und geben theilweise auch für die Zukunft zu weitgehenden Befürchtungen Anlass.

Der Ackerbau ist die Haupterträgsquelle der hiesigen Bevölkerung; in zweiter Linie kommen dann Bergbau und Schifffahrt. Alle übrigen Erwerbszweige, den Fabriksbetrieb nicht ausgenommen, haben im Grossen und Ganzen nur eine untergeordnete Bedeutung für den Nationalwohlstand.

Dabei ist besonders hervorzuheben, dass das Fabrikwesen hierlands noch keineswegs einen solchen Umfang erreicht hat, dass die geschäftlichen Verhältnisse der Fabriken überhaupt irgend einen fühlbaren Einfluss auf die allgemeine wirthschaftliche Lage auszuüben vermöchten, oder dass das Stillstehen einzelner Fabriken zahlreiche Arbeiter brodlos machen würde.

Nachdem nun die Ernte, dieser Hauptfactor für das Gedeihen eines Agricultur-Staats wie Schweden, im Jahre 1875 eine reiche, 1876 eine ziemlich gute gewesen, fiel dieselbe im letztverflossenen Jahre tief unter der Mittelmässigkeit aus.

Die Eisenproduction leidet in hohem Grade durch die sehr gedrückten Preise, welche die ausserordentliche Vermehrung der Eisenerzeugung in Deutschland, Belgien und England herbeigeführt hat. Es wurde sogar, nachdem die Eisenpreise während der letzten 2 Jahre stets im Sinken waren, und dabei schliesslich kaum mehr die Productionskosten hereinzubringen sind, schwedisches Eisen im Auslande manchmal unter dem Erzeugungspreise verkauft. Der Gewinn vom Gesammtumsatz war durchschnittlich unzureichend, um die Zinsen von den bedeutenden Capitalien zu decken, welche theils zu neuen Hüttenanlagen, theils zur Erweiterung bereits bestehender Etablissements verwendet worden sind.

Das Holzgeschäft leidet ebenfalls, wenn auch nicht in gleichem Masse wie die Eisenindustrie, durch die ungünstigen Conjuncturen, und übersteigen die wegen niedriger Preise unverkauft lagernden Holzvorräthe das normale Quantum.

Die gedrückte wirthschaftliche Lage Schwedens wurde übrigens im Auslande mitunter in übertriebener Weise dargestellt und dabei nebst Anderem auch die Behauptung ausgesprochen, dass man den wirklichen Sachverhalt verheimliche, um den Credit des Landes nicht zu schädigen.

Dem entgegen lässt sich vorerst constatiren, dass die hierzulande in den letzten Jahren vorgekommenen Fallimente weder an Zahl noch an Bedeutung die unter normalen Verhältnissen vorkommenden derlei Fälle übersteigen; und was speciell die angebliche Verheimlichung der wirklichen Lage anbelangt, so ist dies in Schweden geradezu undenkbar.

Sämmtliche Banken dieses Landes, welchen Namen sie auch haben und welcher Art sie auch sein mögen, unterstehen der strengen Controle des Staats und sind verpflichtet, am Schlusse eines jeden Monats über die Fluctuationen ihrer Zahlungsmittel, den Metallvorrath, die Aenderungen in den Depositenrechnungen, den Umfang der einzelnen Zweige der Darlehensgeschäfte, ihre eigenen Schulden an das Ausland, mit einem Worte über Alles, was ihre Activen und Passiven betrifft und zur Beurtheilung der Stellung dieser Banken und des Geldumsatzes im Lande beitragen kann, genaue Nachweise zu veröffentlichen.

Ausser der „Schwedischen Reichsbank“ und der „Allgemeinen Hypothekenbank“, welche beiden Institute im In- und Auslande einen wohlverdienten Credit geniessen, bestehen noch 28 sog. Privatbanken mit solidarischer Verantwortlichkeit sämmtlicher Actionäre, und bieten dieselben eine um so grössere Garantie ihrer Solidität, als denjenigen von ihnen, welche Papiergeld emittiren, alle Creditmobilier-Geschäfte untersagt sind.

Der gegenwärtig hier bestehende Disconto von $6\frac{1}{2}$—7 pCt. für Wechsel, die auf 3 bis 6 Monate lauten, erscheint allerdings ziemlich hoch; wenn man jedoch

bedenkt, dass hier der gewöhnliche Lombardzinsfuss 6 pCt. ist, und dass kaufmännische Wechsel ohne Schwierigkeit discontirt werden, so ist daraus zu ersehen, dass die Zahlungsfähigkeit der soliden Firmen durch die gegenwärtige Knappheit des Geldes nicht geschädigt wurde.

Obwohl die amtlichen Ausweise über die Ein- und Ausfuhr des Jahres 1877 vom statistischen Centralbureau erst später veröffentlicht werden, zeigt sich doch schon jetzt, dass im Ganzen genommen weder Import noch Export von 1877 wesentlich geringer als in früheren Jahr war.

Es ist dies ein Umstand, der in Ansehung der niederen Preise der Hauptexport-Artikel die Schlussfolgerung zulässt, dass einerseits ein nicht geringer Theil der Einfuhr mit den Ersparnissen der früheren guten Jahre bezahlt, und anderseits zur Deckung derselben ein erhöhter Credit im Auslande in Anspruch genommen wurde.

Die Ausfuhr von Hafer ist um 26 pCt. geringer als in 1876 gewesen, wobei es allerdings wahrscheinlich ist, dass wegen der verspäteten Ernte noch ziemlich bedeutende Quantitäten am Jahresschlusse zur Verladung übrig waren. Die Ausfuhr von Weizen und Gerste war geringer, jene von Roggen dagegen grösser als im Vorjahre.

Die Einfuhr von Getreide überstieg sehr bedeutend jene der früheren Jahre und war dies namentlich mit Roggen und Roggenmehl (letzteres insbesondere aus Russland) der Fall.

Die Ausfuhr von Brettern ergiebt so ziemlich die Durchschnittszahl der letzten 4 Jahre; auch die Viehausfuhr ist während der letzten 5 Jahre beinahe gleich geblieben.

Der Eisenexport war ungeachtet der äusserst ungünstigen Preise wesentlich grösser als in den vier Vorjahren; namentlich wurde um 250.000 Centner Stabeisen mehr als in 1876 exportirt. Die Ausfuhr von Erzen zeigt einen regelmässigen Rückgang.

Aus dem Gesagten geht hervor, dass die dermalige wirthschaftliche Lage Schwedens zwar Vieles zu wünschen übrig lässt, dass aber kein genügender Grund zu ernsten Befürchtungen vorliegt. Denn die vorhergegangenen günstigen Jahre hatten die nöthige Widerstandskraft erzeugt, um die jetzigen, wie man allgemein hofft, nur vorübergehenden schlechten Zeiten zu ertragen.

Kein bedeutendes Handlungshaus ist gefallen und haben sich auch die Actien-Gesellschaften ziemlich gut gehalten; insbesondere wird hier mit Befriedigung wahrgenommen, dass der Ackerbau treibende Theil der Bevölkerung, Dank den während der günstigen Vorjahre gemachten Ersparnissen, von der gedrückten Geldlage ziemlich unberührt geblieben ist.

Nur die Banken nehmen schon seit ziemlich geraumer Zeit eine stark reservirte Haltung ein, indem sie ihre Disconto- und Darlehensgeschäfte, und gleichzeitig auch ihre Zettelemission möglichst beschränken.

Von heftigen Erschütterungen und wirthschaftlichen Katastrophen ist das Land bisher verschont geblieben und wird es wahrscheinlich auch in Hinkunft bleiben. Die Erscheinungen plötzlich und gewaltsam hereinbrechender Paniken, wie sie in andern Ländern mitunter vorkommen, haben sich wohl deshalb nicht gezeigt, weil das eigentliche Börsenspiel hier fast gänzlich unbekannt ist.

Und da sich im Ganzen genommen die Industrie Schwedens noch in der Entstehungsperiode befindet, so treten die Erscheinungen, welche in industriell und mercantil weiter vorgeschrittenen Gebieten in rascher Folge wechseln, langsamer zu Tage, so dass hier die Erfahrungen anderer Länder rechtzeitig benützt und verwerthet werden können.

Beispielsweise fing hier, sowie auch im Nachbarlande Norwegen, die Begierde nach „Gründungen" erst an, als anderwärts den Eingeweihteren bereits die Augen aufgingen; und als dort das sauve qui peut erscholl, kühlte sich hier das Gründungs-

Fieber bereits im ersten Stadium ab, so dass durch Gründungen verhältnissmässig wenig Geld verloren ging.

Namentlich norddeutsche Speculanten waren es, welche auf dem hiesigen, für schwindelhafte Unternehmungen wenig fruchtbaren Boden ihr Glück versuchen wollten und dabei zu Schaden kamen.

Schweden hat somit ernste Störungen wirthschaftlicher Natur vermieden. Auch haben die jetzt vorhandenen Calamitäten keinen fieberhaften Schrecken hervorgerufen. Der Erklärungsgrund derselben ist in jenen Verhältnissen zu suchen, welche überall wirthschaftliche Verlegenheiten, in manchen Ländern sogar ernste Krisen erzeugt haben, nämlich in der starken Ueberproduction zu Anfang dieses Decenniums.

Auch in Schweden wurden bei den verlockenden Aussichten auf vermehrten Absatz grosse industrielle Unternehmungen mit bedeutendem Kostenaufwand ins Leben gerufen, die Waarenpreise stiegen um ein Bedeutendes und die Arbeitslöhne erreichten eine bis dahin ungekannte Höhe; die Consumtion dagegen hob sich nicht weit über das gewöhnliche Niveau.

Die Reaction blieb hier ebenso wenig wie in anderen Ländern aus. Der Absatz ist dann so ziemlich auf denselben Punkt zurückgegangen, von wo aus die Steigerung begonnen hatte.

Da es nun nicht so schnell und so leicht gegangen ist, die Arbeitslöhne herabzusetzen, und die im Hinblick auf einen sehr ausgedehnten Geschäftsbetrieb getroffenen Vorkehrungen rückgängig zu machen, so war es selbstverständlicher Weise in vielen Fällen unmöglich, geschäftliche Verlegenheiten und Verluste zu vermeiden, welche indessen weder an Zahl noch an Bedeutung mit den anderwärts zu Tage getretenen analogen Erscheinungen verglichen werden können.

Die während der letzten vier Jahre gemachten Wahrnehmungen lassen Schweden in ökonomischer Beziehung als ganz gesund erscheinen, und zwar insbesondere aus dem Grunde, weil selbst während der stärksten Entwickelung geschäftlicher Unternehmungslust kein eigentlicher Schwindel, keine übertriebene Speculation vorkam, und weil bei einer allerdings nicht abzuleugnenden Ueberschätzung der wirthschaftlichen Kräfte die Bestrebungen der Geschäftswelt doch immer ernst gemeint, redlich ausgeführt und im Allgemeinen auf gesunde Berechnungen basirt waren.

Auch giebt man sich hier der Hoffnung hin, dass es nicht gar zu lange dauern werde, bis sich die Conjuncturen für die Haupthandelsartikel Holz und Eisen günstiger gestalten werden, und dass, wenn nicht wiederholte Missernten die Getreideproduction beeinträchtigen, man bald im Stande sein werde, ohne irgend welche ernste Erschütterungen die Schwierigkeiten zu überwinden, welche Schweden, wenn auch verhältnissmässig nicht in beunruhigendem Grade, dermalen mit den meisten europäischen Ländern gemein hat.

Wirthschaftliche Lage von Tarragona im Jahre 1877.

Tarragona. Die 1877er Weinlese war sowohl quantitativ als qualitativ besser als die im Vorjahre, und gelangten 26,944.000 Liter zur Ausfuhr. Wegen der ungünstigen Ernteverhältnisse in Südfrankreich wurde namentlich dahin viel mehr Wein als sonst verfrachtet. Die Preise hielten sich fest; man zahlte pr. 480 Liter, je nach Qualität, 18 bis 40 Colonaten.

In Spirituosen herrschte wegen angehäufter Vorräthe und infolge des erhöhten Tarifsatzes für ausländische Waare nur geringe Speculation für den Import, was um

so mehr erklärbar erscheint, als die hierlands aus reinem Wein erzeugten Sorten um mässige Preise zu bekommen waren.

Oel wurde zwar in geringerer Menge gewonnen, aber die Qualität war entschieden feiner als in 1876. Man erzielte im Ganzen 145.000 Arrobas zu 48—51 Realen, mit der Aussicht auf günstigere Notirungen.

Die Mandelernte (Sorte Mollar) war knapp und wurden ca. 12.000 Säcke à 50 Kilogr. zum Preise von 11 Colonaten pr. Sack exportirt.

Haselnüsse gediehen gut und in hinreichender Menge; man schätzt die ganze Ernte auf 300.000 Säcke. Versendet wurden, meistens nach England, 118.000 Säcke à 5—5½ Colonaten.

Trotzdem das Jahr 1877 in commerzieller Beziehung nicht zu den besonders begünstigten zählt, waren die Transactionen dennoch bedeutend.

Die Eisenbahnarbeiten auf der Linie Tarragona-Lerida, von der man sich gute Erfolge verspricht, wurden mit grossem Eifer fortgesetzt.

Auch die Hafenreinigung, sowie die Dammanlagen gingen, so weit es die vorhandenen Mittel erlaubten, gut von Statten.

Ein- und Ausfuhr des Jahres 1877 umfassten folgende Gegenstände:

Einfuhrwaaren	Menge		Werth, fl.	Provenienz
Steinkohlen	Kilogr.	20.115.000	2,882.484	England
Stockfisch	„	5,000.000	864.000	Norwegen
Schwefel	„	860.000	60.000	Italien und Frankreich
Eisen	„	160.000	32.000	England
Petroleum	Fässer	3.800	152.000	Ver. Staaten
Getreide	Kilogr.	800.000	120.000	Schwarzes Meer
Mehl	„	146.000	35.600	Frankreich
Diverse	„	100 000	200.000	Frankreich und Italien
Fassdauben	Stück	3,064.000	300.000	Ver. Staaten u. Italien
Chemische Producte	Kilogr.	236.000	128.000	Frankreich
Bauholz	Dutzend	9.000	220.000	Nördliches Europa
		Zusammen . .	4,994.084	

Ausfuhrwaaren	Menge		Werth, fl.	Bestimmung
Wein	Liter	15,565.000	1,800.000	Südamerika
„	„	5,500.000	1,100.000	England
„	„	3,228.000	566.000	Brasilien
„	„	1,719.600	182.400	Frankreich und Italien
„	„	400.000	80.000	Ver. Staaten
„	„	1,300.000	146.000	Nördliches Europa
„	„	600.000	60.000	Verschiedene
Oel	„	80.000	32.000	Südamerika
„	„	180.000	72.000	Italien und Frankreich
Mandeln	Kilogr.	450.000	216.000	Ver. Staaten
„	„	250.000	110.000	Verschiedene
Haselnüsse	„	5,900.000	1,186.000	England
„	„	200.000	45.000	Verschiedene
		Zusammen . .	5,595.400	

Die Menge der im Jahre 1877 gewonnenen Bodenproducte und deren Werth stellt sich also:

Producte		Menge	Werth, fl.
Wein	Liter	68,400.000	6,040.000
Mandeln	Kilogr.	1,200.000	528.000
Haselnüsse	"	7,500.000	1,600.000
Oel	Liter	4,300.000	1,650.000
Johannisbrod	Kilogr.	5,400 000	2,400 000
Gerste	"	1,625.000	162.000
Weizen	"	2,480.000	410.000
Gemüse	"	2,960.000	305.000
Kartoffeln	"	4,900.000	245.000
		Zusammen	13,340.000

Wirthschaftliche Verhältnisse von Iviza im Jahre 1877.

Iviza. Dieser Theil der balearischen Inselgruppe hatte im Jahre 1877 eine so spärliche Getreideernte, dass nur in seltenen Fällen die Aussaat zurückgewonnen wurde. Blos Mais und kleine Bohnen gediehen etwas besser.

Auch in Wein wurde, so zu sagen, keine Ernte erzielt; dies erklärt sich aber hauptsächlich dadurch, dass es hier infolge der Verheerungen durch die Rebenkrankheit fast keine Weinpflanzungen mehr giebt, und man auch die Lust verloren hat, diesem Mangel durch neue Anlagen nachzuhelfen.

In Johannisbrod fiel die Ernte mittelmässig, in Mandeln gut, in Feigen der Menge nach karg und bezüglich der Qualität nicht ganz entsprechend aus. Die Oel-Erzeugung war eine sehr geringe.

Die Durchschnittspreise der einzelnen Bodenproducte waren: Weizen 55—75, Gerste 25—30, Bohnen und Mais 50 Realen pr. Fanega; Wein 500 Realen pr. Pipa; Oel 64 Realen pr. Arroba; Johannisbrod 12¹/₄, weisse Feigen 48, schwarze 28 Realen pr. Quintal; Mandeln u. zw.: grosse Mollar 90, kleine 72, harte 48 Realen pr. Fanega.

Die Cultur der Baumwollpflanze hat fast ganz aufgehört, weil die Preise, welche der Markt von Barcelona für das hiesige Product bewilligt, keineswegs entsprechen.

Die Salzproduction war reichlich. In den Preisen hat keine Aenderung stattgefunden, und wurde die metrische Tonne, wie früher, mit 38 Realen bezahlt. Das hier gewonnene Salz wird nur nach Spanien versendet.

Der Handel dieser Insel bewahrt schon seit langer Zeit eine rückgängige Bewegung. Im Jahre 1877 bezifferte sich der Werth der Einfuhr mit ca. 1,188.000 Francs, derjenige der Ausfuhr mit ca. 824.000 Francs.

Hauptartikel der Einfuhr waren:

	Menge, Kilogramm	Werth, Pesetas
Zucker	69.420	76.600
Sprit	21.600	12.600
Ordinäres Holz	44.100	12.300
Petroleum	27.300	30.600
Gewebe	26.500	205.000
Weizen	299.000	85.000
Oel	53.600	59.000
Baumwolle	5.700	30.500

	Menge, Kilogramm	Werth, Pesetas
Esparto	62.000	14.000
Reis	284.600	133.700
Gerste	558.500	99.700
Mehl	510.500	157.500
Eisen	14.800	9.000
Wein	98.000	35.000
Weizenkleien	114.500	22.000
Gemüse	81.000	19.500
Erbsen	61.000	30.000
Bohnen	253.600	62.000

Als wichtigere Gegenstände der Ausfuhr sind zu erwähnen:

	Menge, Kilogramm	Werth, Pesetas
Johannisbrod	1,357.500	100.200
Mandeln	656.200	357.500
Salz	1,948.000	60.000
Holzkohle	1,311.000	78.000
Bleierz	485.600	68.000
Bauholz	90.000	27.000
Baumwollstrümpfe	7.600	74.400

Die Waareneinfuhr wurde blos durch spanische Schiffe vermittelt, wogegen sich an der Ausfuhr neben der nationalen auch noch die italienische und die amerikanische Flagge betheiligten.

Die Arbeiten in den alten Bleiminen wurden auch während des Jahres 1877 fortgesetzt, und einige derselben lieferten günstige Resultate.

Die Insel besitzt nur eine Fahrstrasse, nämlich von hier nach St. Antonio. Eine zweite Strecke von Iviza nach S. Juan wurde zwar in Angriff genommen, aber nicht vollendet.

Mit Mallorca und dem Festlande besteht eine telegraphische Verbindung.

Ein Theil der Reinigungsarbeiten im hiesigen Hafen wurde von der Gesellschaft „Mallarquina" beendet, und können jetzt infolge dessen auch grosse Schiffe hier anlegen, um ein- oder auszuladen. Der noch fehlende Theil dieser Arbeiten dürfte demnächst zur öffentlichen Versteigerung gelangen.

Handelsverkehr der Herzegowina im Jahre 1877.

Mostar. Der Werth der letztjährigen Waareneinfuhr aus Oesterreich-Ungarn in die Herzegowina hat sich gegenüber dem Vorjahre um 1,731,364 fl., nämlich von 6,441.631 auf 4,710.267 fl. vermindert.

Die Artikel, in welchen die Abnahme am meisten hervortritt, sind: Colonialien von 695.296 auf 154.182 fl.; Getreide, Hülsenfrüchte und Mehl von 2,136.471 auf 254.818 fl.; Leinengarne und Gewebe von 104.831 auf 46.701 fl.; Seidengarne und Gewebe von 22.050 auf 123 fl.; Glaswaaren von 61.169 auf 41.421 fl.; Leder von 91.343 auf 54.139 fl.; Quincaillerien von 257.263 auf 83.477 fl.

In Holz, Baumwolle, Hanf, rohen Häuten und Bier hat gar kein Import stattgefunden.

In bedentenderem Masse gestiegen ist die Einfuhr nachbenannter Gegenstände: Fische von 3933 auf 246.887 fl.; thierische Producte von 2755 auf 11.481 fl.; Verzehrungsgegenstände von 281.454 auf 449.703 fl.; Eisen und derlei Waaren von 34.668 auf 75.306 fl.; Chemikalien und Farben von 1.118.728 auf 1,611.695 fl.

Den nächsten Erklärungsgrund für diese Verkehrszunahme muss übrigens die abnorme Lage bieten, in welcher sich die Provinz während des vorigen Jahrs befand. Mit der Rückkehr des Friedens werden wohl alsbald wieder die den wahren Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechenden Einfuhrverhältnisse sich geltend machen.

Der Werth der Ausfuhr hat sich dem Vorjahre gegenüber erhöht bei: Obst von 726 auf 3584 fl.; Branntwein von 11 auf 380 fl.; Baumwollgarnen und Geweben von 176 auf 1150 fl.; Schafwollgarnen und Geweben von 22 auf 2668 fl.; Leder von 180 auf 1709 fl.; Quincaillerien von 134 auf 5068 fl.; Oel, Seife und Fettwaaren von 91 auf 851 fl.

Ein Rückgang des Exportwerthes ergab sich hauptsächlich bei folgenden Waarengattungen: thierische Producte von 33.090 auf 22 fl.; Schafwolle von 63.990 auf 41.164 fl.; Modewaaren und Kleidungsstücke von 2200 auf 31 fl.; rohe Häute von 20.855 auf 14.589 fl.

Die nachstehende Uebersicht enthält die vorzüglicheren Gegenstände der letztjährigen Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn:

Waarengattung	Im Ganzen Menge, Kilogramm	Werth, fl.	Davon hauptsächlich über das k. k. Zollamt:
Colonialwaaren . . .	814.727	154.182	Metkovich 676.103 Kilogr. für 56.173 fl.; Macarsca 19.137 Kilogr. für 13.396 fl.; Castelnuovo 39.139 Kilogr. für 14.583 fl.; Ragusa 62.054 Kilogr. für 55.846 fl.; Ragusavecchia 11.330 Kilogr. für 7234 fl.
Droguen und Arzneiwaaren	128.022	96.164	Metkovich 115.515 Kilogr. für 92.412 fl.; Ragusa 12.507 Kilogr. für 3752 fl.
Getreide, Hülsenfrüchte und Mehl	7,124.947	254.818	Metkovich 5,892.737 Kilogr. für 176.782 fl.; Castelnuovo 529.879 Kilogr. für 6924 fl.; Ragusa 621.414 Kilogr. für 69.826 fl.
Obst	244.506	65.021	Metkovich 131.840 Kilogr. für 52.484 fl.; Slano 94.737 Kilogr. für 18.947 fl.
Fische	1,108.329	246.887	Ragusa 1,095.912 Kilogr. für 240.900 fl.
Branntwein	353.252	223.583	Metkovich 268.553 Kilogr. für 155.721 fl.; Macarsca 14.641 Kilogr. für 11.576 fl.; Castelnuovo 18.816 Kilogr. für 28.224 fl.; Ragusa 44.123 Kilogr. für 22.066 fl.
Verzehrungsgegenstände	534.700	449.703	Metkovich 423.190 Kilogr. für 338.552 fl.; Ragusa 11.510 Kilogr. für 11.151 fl.

Waarengattung	Im Ganzen Menge, Kilogramm	Werth, fl.	Davon hauptsächlich über das k. k. Zollamt:
Oel, Petroleum, Seife, Fettwaaren	181.384	114.565	Metkovich 153.512 Kilogr. für 92.808 fl.; Ragusa 21.043 Kilogr. für 16.834 fl.
Baumwollgarne und Gewebe	136.417	509.834	Metkovich 121.556 Kilogr. für 486.224 fl.; Ragusa 8946 Kilogr. für 13.419 fl.
Schafwollgarne und Gewebe	12.332	51.956	Metkovich 8380 Kilogr. für 50.280 fl.
Leinengarne und Gewebe	9.758	46.701	Metkovich 9222 Kilogr. für 46.110 fl.
Modewaaren und Kleidungsstücke	1.006	211.100	Metkovich (Alles).
Eisen und derlei Waaren	122.907	75.306	Metkovich 121.429 Kilogr. für 72.477 fl.
Unedle Metalle	17.485	65.893	Metkovich 16.333 Kilogr. für 65.332 fl.
Waaren aus Terracotta	9.846	39.210	Metkovich 9672 Kilogr. für 38.688 fl.
Glaswaaren	20.735	41.421	Metkovich 20.674 Kilogr. für 41.348 fl.
Papier	45.789	223.225	Metkovich 44.051 Kilogr. für 220.225 fl.
Leder	10.659	54.139	Metkovich 10.408 Kilogr. für 51.629 fl.
Quincaillerien	5.445	83.477	Metkovich 5423 Kilogr. für 83.450 fl.
Chemikalien, Farben	32.306	1,611.695	Metkovich 32.185 Kilogr. für 1,609.275 fl.
Salz	1,756.939	70.715	Metkovich 1,747.379 Kilogr. für 70.468 fl.
Thierische Producte	6.726	11.481	Metkovich 5318 Kilogr. für 10.637 fl.

Bezüglich der Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn sind folgende Gegenstände als die wichtigeren hervorzuheben:

Waarengattung	Im Ganzen Menge, Kilogramm	Werth, fl.	Davon hauptsächlich über das k. k. Zollamt:
Obst	12.069	3.584	Metkovich (Alles).
Schafwolle	78.607	41.164	Metkovich (Alles).
Schafwollgarne und Gewebe	373	2.668	Metkovich 303 Kilogr. für 2037 fl.
Baumwollgarne und Gewebe	262	1.150	Metkovich 182 Kilogr. für 728 fl.
Eisen	31.255	18.234	Metkovich 30.662 Kilogr. für 18.016 fl.
Leder	566	1.709	Metkovich 347 Kilogr. für 1114 fl.
Rohe Häute	24.316	14.589	Metkovich (Alles).
Quincaillerien	112	5.068	Metkovich 94 Kilogr. für 4850 fl.
Oel, Seife, Fettwaaren	1.425	851	Metkovich 1407 Kilogr. für 844 fl.
Gemeiner Wein	22.842	5.711	Castelnuovo (Alles).

Wirthschaftliche Verhältnisse der Provinz Biga.

Dardanellen. Die hauptsächlichsten Erzeugnisse der Provinz Biga sind: Galläpfel, Schiffbauholz, Cerealien, Tabak, Wolle, rother Wein, Felle, Oliven, Oel und irdene Geschirre.

Man unterscheidet drei Arten von Galläpfeln: „Camatina“, die von selbst fallen; „Jolma“, die man im August abpflückt; endlich „Caba“, die nach diesem Monat eingeheimst werden. Der Preis der Galläpfel hängt sowohl von den jeweiligen Handels-Verhältnissen, als auch von dem Ertrag der Ernte ab.

Im Jahre 1877 wurden 120.000 Bruttokantar (man versteht darunter die Frucht sammt den Eicheln) oder 95.000 bis 100.000 Kantar netto gewonnen. Ein Brutto-Kantar à 44 Oka bedang 90 bis 100 Piaster Kaimé.

In Bauholz fanden wegen der kriegerischen Ereignisse keine Geschäfte statt. Die Handelsleute, die sich mit diesem Artikel befassten, fallirten ohne Ausnahme.

Die 1877er Cerealienernte fiel reichlich aus und lieferte 400.000 Kilé = 18 Oka. Nur ein kleiner Theil davon wurde an Kaufleute auf den Inseln des Archipels versendet. Das Uebrige ging in den örtlichen Verbrauch über. Von Roggen wurden 200.000 Kilé zum Preise von 80 bis 90 Piaster Kaimé pr. Kilé gewonnen; von Bohnen 300.000 Kilé à 50 bis 80 Piaster Kaimé; von Mais 25.000 Kilé à 30 bis 40 Piaster. Die übrigen Cerealien werden in so geringer Menge producirt, dass sie nur für den Localverbrauch ausreichen.

Tabak wird in der ganzen Provinz, aber zumeist nur in geringer Menge cultivirt. Das Product ist von guter Qualität und dient zum Localconsum. Nur ein kleiner Theil wird in andere Provinzen des türkischen Reichs versendet, und im rohen Zustande zu 10 bis 15 Piaster Kaimé pr. Oka verkauft.

Die letztjährige Weinernte war eine reichliche und von guter Qualität; sie beläuft sich auf 100.000 Oka zum Preise von 3 bis 5 Piaster Kaimé pr. Oka. Der grösste Theil der Fechsung wird vom Localconsum absorbirt, und nur ein kleiner Theil nach Constantinopel versendet.

Branntwein wird hier erzeugt und die Oka zu 10 bis 15 Piaster Kaimé verkauft. Jährlich werden beiläufig 10.000 Oka producirt, und zwar ausschliesslich für den örtlichen Verbrauch.

Von Schaf- und Lammwolle lieferte diese Provinz im vorigen Jahre je 10.000 Oka zum Preise von 12 bis 15, resp. 6 bis 10 Piaster Kaimé pr. Oka; ferner 20.000 Oka Ziegenwolle à 9 bis 14 Piaster und 2000 Oka Kameelhaarwolle à 10 bis 13 Piaster. Ein Export in diesem Artikel fand nicht statt.

Häute und Felle wurden im Ganzen 108.850 Stück producirt, nämlich: 50.000 Stück Lammfelle à 10 bis 12 Piaster; 20.000 Stück Schaffelle à 12 bis 15 Piaster; 15.000 Stück Ziegenfelle à 12 bis 15 Piaster; 1000 Stück Ochsenhäute à 100 bis 150 Piaster; 300 Stück Büffelhäute à 120 bis 160 Piaster; 20.000 Stück Hasenfelle à 4 bis 6 Piaster; 500 Stück Wolfsbälge à 40 bis 50 Piaster; 2000 Stück Schakalfelle à 15 bis 20 Piaster; 50 Stück graue Bärenfelle (von Thieren, die am Berge Ida und Kara Dagh erlegt wurden) à 120 bis 150 Piaster Kaimé.

Die vorhandenen Schlachtthiere genügen kaum für den Localverbrauch und bilden daher keinen Ausfuhrartikel. Da die Bevölkerung infolge des Kriegsdienstes sich verringerte und es an Jägern fehlte, so war die Ausbeute in Hasenfellen gegen frühere Jahre um 40.000 Stück geringer.

Die Bergwerke werden sehr unvollkommen ausgebeutet und produciren deshalb so viel wie nichts. Eine Schwefelgrube wurde von einer englischen Gesellschaft übernommen, musste aber wieder aufgegeben werden, obwohl der zu Tage geförderte Schwefel von der besten Qualität war. Ebenso scheiterte der Betrieb eines Bleibergwerks infolge des Mangels an fahrbaren Strassen und Brücken.

Für die Erzeugung irdener Geschirre zu häuslichen Zwecken bestehen 20 Fabriken, welche jedoch nicht prosperiren. In 1877 war die Ausfuhr von derlei Artikeln gegenüber derjenigen in früheren Jahren eine geringe.

Es giebt in dieser Provinz noch zahlreiche andere Fabriken, welche sich jedoch in sehr primitivem Zustande befinden und nur für den örtlichen Bedarf arbeiten, da ihre Erzeugnisse keinen Exportartikel bilden. So werden im Districte von Adramith Oelfabriken betrieben, welche jährlich ca. 800.000 Oka reines Oel à 12 bis 17 Piaster Kaimé liefern und fast diese ganze Menge ins Ausland exportiren.

Im Jahre 1877 wurden 50.000 Oka Oliven geerntet und zu 4—5 Piaster pr. Oka verkauft. Ein Theil diente für den Localconsum, das Uebrige wurde in die anderen Provinzen des Reichs verfrachtet.

Man findet hierlands weder Strassen noch Brücken; auch besitzt die Provinz keine Häfen, sondern nur einige natürliche Rheden. In der Ebene bedient man sich sehr primitiver Fuhrwerke, doch können die Pferde und Maulthiere viele Hindernisse überwinden und befördern schwere Lasten. Auch das Kameel lässt sich hierlands mit Nutzen verwenden.

Andere Transportmittel sind nicht vorhanden, und so befindet sich diese Provinz keineswegs in einer günstigen wirthschaftlichen Lage.

Schifffahrt und Handel von Avlona im Jahre 1877.

Avlona. Im Jahre 1877 hat hier im Allgemeinen folgender Verkehr von Handels-Fahrzeugen stattgefunden:

	Zahl	Tonnen	Werth der eingeführten Waaren, fl.	Werth der eingeführten Geldsendungen, fl.	Werth der ausgeführten Waaren, fl.	Werth der ausgeführten Geldsendungen, fl.
Segelschiffe	488	68.896	610.310	535.025	1,136.064	444.342
Dampfer	105					

Der Flagge nach vertheilt sich dieses Gesammtergebniss in nachstehender Weise:

Flagge	Zahl	Tonnen	Werth der eingeführten Waaren, fl.	Werth der ausgeführten Waaren, fl.
Oesterreichisch-ungarische:				
Segelschiffe	37	1.592	.	71.692
Dampfer	104	53.014	489.535	211.930
Türkische:				
Segelschiffe	256	7.862	59.685	445.740
Griechische:				
Segelschiffe	168	4.788	35.880	362.320
Italienische:				
Segelschiffe	27	1.004	4.610	44.382
Englische:				
Dampfer	1	636	20.600	.
Zusammen	593	68.896	610.310	1,136.064

Die oben ihrem Werthe nach angeführten Geldsendungen wurden bei der Ein- und Ausfuhr von den österreichisch-ungarischen Dampfern befördert.

In welcher Weise sich die einzelnen Länder an dem nachgewiesenen Werthe der im Jahre 1877 nach Avlona importirten und von hier verschifften Waaren

und Geldsendungen betheiligt haben, wird aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

Länder	Gesammtwerth der Einfuhr, fl.	Ausfuhr, fl.
Oesterreich-Ungarn . . .	628.843	978.069
Griechenland	358.239	226.070
Türkei	145.884	271.009
Italien	11.944	99.718
England	250	5.500
Aegypten	175	40
Zusammen . .	1,145.335	1,580.406

Die Hauptgegenstände der Einfuhr zur See (ohne die Geldsendungen) waren:

Waarengattung	Gesammtwerth, fl.	Davon aus Oesterreich-Ungarn, fl.
Manufacturen	264.095	63.815
Zucker	83.300	78.930
Kaffee	69.750	66.610
Rauhwaaren	36.630	36.630
Seife	23.340	640
Eisenwaaren	22.310	17.740
Reis	15.020	14.040
Petroleum	14.875	14.060
Gegerbte Häute	7.760	6.620
Spirituosen	6.950	6.170

Bezüglich des Exports auf dem Seewege sind folgende Artikel (ohne die Geldsendungen) als die wichtigeren zu bezeichnen:

Waarengattung	Gesammtwerth, fl.	Davon nach Oesterreich-Ungarn, fl.
Olivenöl	336.420	323.090
Weizen	303.186	279.416
Mais	225.782	131.542
Ungewaschene Schafwolle .	70.730	63.200
Felle	45.210	28.900
Hafer	38.346	36.546
Butter	25.450	10.090
Vallonea	19.840	19.840
Gerste	14.190	14.070
Bohnen	7.560	3.460

Ausser den zur See ein- und ausgeführten Waaren kommen noch jene Handels-Gegenstände in Betracht, welche aus dem Innern des Landes auf den Markt von Avlona gelangen, oder von hier dahin versendet werden. Im Jahre 1877 bezifferte sich der diesfällige Verkehrswerth auf 375.100 fl. bei den Anfuhren und auf 339.300 fl. bei den Abfuhren.

Von den ersteren sind hervorzuheben: Schafwollmanufacte, als: Teppiche, Decken, nationale Kleidungsstücke u. dgl., für 114.800 fl.; Widder, Hämmel und Lämmer für 56.200 fl.; Mais für 52.500 fl.; Weizen für 43.200 fl.; Gerste für 14.700 fl.; Viehfutter für 9600 fl.; frische und gesalzene Fische für 7300 fl.

Unter den nach dem Innern beförderten Waaren befanden sich: Gemeines Salz aus den Salinen von Semani für 313.500 fl.; gesalzene Fische für 6900 fl.; getrocknete Früchte für 6500 fl.; Weizen für 4200 fl.; Spirituosen für 2300 fl. u. s. w.

Stellt man den Gesammtwerth des hiesigen Waarenverkehrs im Jahre 1877 den diesfälligen Belangen des Vorjahrs gegenüber, so ergiebt sich Folgendes:

	1877 fl.	1876 fl.	Zu- oder Abnahme in 1877, fl.
Ein- und Ausfuhr	2,460.774	2,698.146	— 237.372
Platzverkehr	462.144	277.227	+ 184.917
Ein- und ausgeführte Geldsendungen (Baargeld und Kaimés)	979.367	587.028	+ 392.339
Gesammtverkehr . .	3,902.285	3,562.401	+ 339.884

Weder die Einfuhr- noch die Ausfuhrartikel erfuhren voriges Jahr wesentliche Veränderungen in den Preisen; nur Petroleum fiel allmälig von 120 auf 85 Pstr. pr. Kiste und schloss auch zu dieser Notirung.

Kaffee bedang $15\frac{1}{2}$ Piaster; Zucker erst 8, später $7\frac{1}{2}$—7 Pstr.; Reis $3\frac{1}{2}$ Pstr.; Braantwein von Triest $3\frac{1}{2}$, inländischer 6 Pstr.; Rum 4 Pstr.; Seife $4\frac{1}{2}$ Pstr.; weisses Mehl $4\frac{1}{2}$ Pstr.; Teigwaaren von Triest $5\frac{1}{2}$, von Neapel 6, von Corfù $3\frac{1}{4}$ Pstr.; feine Weine $3\frac{1}{2}$ Pstr. und Wein der neuen Fechsung, welche spärlich ausfiel, 2 Pstr. — Alles pr. Oka.

Auch andere Einfuhrwaaren, als: Tuch, weisse und bunte Leinen- und Baumwollgewebe u. dgl., dann Eisen- und Glaswaaren, verkauften sich das ganze Jahr hindurch zu den gewöhnlichen Preisen.

Bezüglich der Gegenstände des Exports stellten sich die höchsten und niedrigsten Notirungen, wie folgt:

Hafer 8—10 Pstr., Bohnen 22—30 Pstr., Weizen 20—26 Pstr., Mais 15—24 Pstr., Gerste 9—13 Pstr., Leinsaat 23—32 Pstr. — Alles pr. Kilo von Constantinopel; Butter $9\frac{1}{4}$—$10\frac{1}{2}$ Pstr., ungewaschene Schafwolle $6\frac{3}{4}$—8 Pstr., inländischer Reis durchschnittlich 2 Pstr. pr. Oka; Olivenöl 63—114 Pstr. pr. Star; Widderfelle durchschnittlich $6\frac{1}{2}$ Pstr. pr. Oka; Lammfelle 12 Pstr. das Paar; Vallonea 2 Pstr. pr. Oka.

In einigen Hauptgegenständen der Ausfuhr gestaltete sich der Verkehr in den letztverflossenen 2 Jahren folgendermassen:

Waarengattung		1877	1876	Zu- oder Abnahme in 1877
Hafer	Kilogr.	60.718	46.642	+ 14.076
Bohnen	„	4.029	4.480	— 451
Weizen	„	263.919	99.478	+ 164.441
Mais	„	229.663	84.924	+ 144.739
Gerste	„	23.896	28.530	— 4.634
Ungewaschene Schafwolle	„	131.576	90.424	+ 41.152
Butter	„	36.775	50.149	— 13.374
Olivenöl	„	938.492	87.285	+ 851.207
Felle	Stück	58.490	45.520	+ 12.970
Weidenruthen	Bündel	25.200	291.990	— 266.790

In den Frachten für Segelschiffe ergab sich gegen die früheren Jahre nicht die geringste Veränderung. Oesterreichisch-ungarische Segelfahrzeuge luden zunächst für eigene Rechnung; eines führte für die türkische Regierung Cerealien nach Prevesa und erhielt $5\frac{1}{2}$ Pstr. in Papier pr. Kilo von Constantinopel.

Fremden Segelschiffen zahlte man, wie gewöhnlich, 35—40 kr. pr. Star Weizen oder Mais nach Triest oder Fiume; 30—32 kr. für Hafer, 1 fl. bis 1 fl. 10 kr. pr. Eimer Oel nach Triest.

Die Frachtsätze der österreichisch-ungarischen Lloydampfer sind durch einen besonderen Tarif geregelt.

Es lässt sich nicht verkennen, dass in Albanien die Landwirthschaft sich noch auf einer sehr niedrigen Stufe der Entwicklung befindet. Vermehrung und Vervollkommnung der vorhandenen und Einführung neuer Producte, diese drei Hauptmomente des Fortschritts auf landwirthschaftlichem Gebiete, sind hierzulande ganz unbekannte Dinge.

Bei dem Umstande, dass der Pacht für Ackergründe gewöhnlich nur auf 2 Jahre abgeschlossen wird, hütet sich der Colone, mehr zu thun, als nothwendig ist, um für die Zeit seines Pachtes gedeckt zu sein; denn er ist keineswegs gewillt, für Andere vorauszuarbeiten.

Der Boden wird nur nothdürftig für die neue Aussaat vorbereitet, ohne dass durch Dünger oder in anderer Weise seiner Productionskraft nachgeholfen würde, und wenn ein Getreidefeld nach einer Anzahl von Jahren erschöpft ist, benützt man es fernerhin als Weideplatz, und wählt als Ersatz einen anderen Grund, der bis dahin brach gelegen und ausser atmosphärischen Niederschlägen keine andere Nahrung erhalten hatte.

Der Weinstock wird hier gar nicht gepflegt, obschon ausgedehnte und ganz passende Grundflächen hiefür zur Verfügung ständen. Auch Obstbäume finden sich nur in geringerer Anzahl vor, und diese wenigen liefern blos mittelmässige Früchte.

Durch Errichtung von Schulen und anderen Anstalten für Zwecke der Landwirthschaft, sowie durch Heranziehung fremder Elemente liesse sich für das Land in dieser Beziehung viel Gutes erzwecken; denn, wenn irgendwo, so ist in der Türkei der Landmann träge und abergläubisch, und hemmt durch seine Unwissenheit jeglichen Fortschritt.

An guten Verbindungswegen fehlt es nahezu gänzlich, und das Wenige, was davon vorhanden ist, befindet sich in sehr mangelhaftem Zustande; so zunächst die Strasse, welche zur hiesigen Rhede führt und trotz ihrer augenscheinlichen Nothwendigkeit und Wichtigkeit kaum fahrbar genannt werden kann.

Die Strassen nach dem Innern oder vielmehr die von der Natur geschaffenen Gebirgspfade sind mit Pferden nur schwer zu benützen und bilden daher für den inneren Güterverkehr ein grosses Hemmniss.

Die internationale Telegraphenstation befindet sich in Crio nerò, ist also etwa 2 Stunden von der Stadt entfernt. Da sie ausserdem der gewünschten Schnelligkeit entbehrt, und Avlona seinen Hauptverkehr mit Triest unterhält, so gehen die meisten Telegramme von hier über Italien.

Der Bote, welcher die Verbindung zwischen Avlona und der genannten Telegraphenstation besorgt, wird täglich nur einmal hieher geschickt; es kann also geschehen, dass ein Telegramm, welches unmittelbar nach seinem Abgang von der Station daselbst einlangt, erst 24 Stunden später dem Empfänger zugestellt wird.

Für eine Depesche, welche man durch einen besonderen Boten von hier nach Crio nerò bringen lässt, ist $\frac{1}{2}$—1 fl., bei schlechtem Wetter noch weit mehr als Trägerlohn zu bezahlen.

Die Telegraphenstation für den internen Verkehr befindet sich in der Stadt selbst, wird aber auch nur im äussersten Falle benützt. Denn da für die innere Correspondenz die türkische Sprache allgemein vorgeschrieben, im hierseitigen Gebiete aber nur sehr wenig verbreitet ist, so muss man stets befürchten, dass der Text des Telegramms in arg verstümmelter Form an seine Bestimmung gelangt; abgesehen davon, dass die Beförderung keine zu rasche ist, und ein Brief leicht das Telegramm an Schnelligkeit überholen kann.

Der Dienst der Seesanitätsämter ist hierzulande in einer Weise geregelt, dass jeder Missbrauch zum Nachtheil der Schifffahrt unmöglich erscheint. Wenn in dieser

Hinsicht noch etwas zu wünschen bleibt, so ist es eine sorgfältigere Ueberwachung der Schiffe auf den Flüssen Vojnzza und Semani, in welche die Fahrzenge einlaufen können, ohne um ihre Gesundheitspässe befragt zu werden.

Wirthschaftliche Verhältnisse der Insel Jamaica*).

An Bord S. M. Corvette „Dandolo". Die Insel Jamaica, seit 1655 im Besitz Englands, ist 130 engl. Meilen lang und an seiner ausgedehntesten Stelle zwischen Portland und St. Ann 45 Meilen breit, hat einen Flächenraum von 2,700.000 Acres (1 Acre = 4840 Quadratyard), von welchen sich 558.936 Acres unter Cultur befinden.

Es fehlt der Insel an Arbeitskraft; die Beschaffung derselben ist eine der vitalsten Fragen der Colonie, doch stellen sich ihr sehr bedeutende Schwierigkeiten entgegen. Die Einwanderung der weissen Race stösst auf ein zweifaches Hinderniss; erstens ist auf Jamaica seit Aufhebung der Sklaverei der Arbeitslohn der Weissen kaum zu erschwingen, und dann rafft das Klima durchschnittlich ein Fünftel der eingewanderten Weissen dahin. Deshalb veranlasste die Regierung die Einwanderung der Kuli aus Indien, welche sich zu 5 oder 10 Jahren Arbeit verpflichten. Gegenwärtig befinden sich auf der Insel 14.520 Kuli, von denen 4307 unter der Intendanz der Regierung auf 92 Zuckerplantagen verwendet werden.

Die Pflanzer müssen sich die Kuli erwerben und für dieselben die Transport-Kosten tragen. Sie sind gehalten, dem Kuli an jedem Werktage und wenn es nicht regnet, Beschäftigung zu geben. Bei täglich neunstündiger Arbeitszeit verdient der Kuli 1 s. 6 d., kann jedoch mit seinem Wochenverdienst bis auf 12 s. kommen.

Der Aufnahmsort für Kuli ist Spanishtown (Santiago de la Vega, Hauptstadt der Insel), wo auch die kranken und für immer arbeitsunfähigen Kuli das Eintreffen einer Gelegenheit zur Rückkehr in ihre Heimat abwarten. Hat der Kuli seine Zeit abgedient, so gebührt ihm die kostenfreie Rücksendung; verlässt er aber das Land nicht, dann erhält er 15 £ als Entschädigung. Mancher Kuli bleibt auf Jamaica, verwendet jedoch zumeist den ihm ausbezahlten Geldbetrag zur Eröffnung eines kleinen Geschäftes, von dessen Ertrag er sich zu nähren sucht.

Die Insel besitzt 10 aus Landesmitteln erhaltene Spitäler für Kuli. Der Pflanzer ist verpflichtet, dem kranken Arbeiter 1 s. 6 d. an Verpflegskosten zu geben. Die Kuli sehen wohl gemeiniglich sehr kräftig aus, sind aber bei der Arbeit keineswegs ausdauernd.

Das Klima der Insel Jamaica wird als sehr günstig geschildert. Das tägliche Wechseln der Land- und Seebrisen erhält das Thermometer fast immer auf derselben Höhe; es wechselt nur zwischen 75° Fahrenheit bei der Nacht und 85° Fahr. bei Tag. Der heisseste Monat ist der Juli mit einer mittleren Temperatur von 81·7° Fahr., der kälteste Monat der Januar mit 75·6° Fahr. Die mittlere Jahrestemperatur ist 78° Fahrenheit.

Jamaica wird Brustkranken und an Rheuma Leidenden als Kurort empfohlen und auch häufig von begüterten englischen Familien besucht. Das gelbe Fieber kommt gewöhnlich nur in sehr niedrigen, sumpfigen Gegenden vor, und trifft wohl sehr häufig Einwanderer oder Fremde, wenn sie eine unregelmässige Lebensweise führen.

*) Nach einem Berichte des k. k. Fregattencapitäns Joseph Lang, welcher als Commandant der zu Ende des vorigen Jahres mit den ausgemusterten Seecadetten der Marine-Akademie auf eine Uebungsreise entsendeten Corvette „Dandolo" beauftragt war, die wirthschaftlichen Zustände der von ihm berührten Seeplätze in den Bereich seiner Beobachtungen einzubeziehen.

(Anm. d. Red.)

Die Insel, welche 506.104 Einwohner zählt, wird in folgende Districte eingetheilt: Kingston mit 34.314 Einwohnern; St. Andrew mit 31.633 Einwohnern; St. Catherine mit 53.972 Einwohnern; St. Thomas mit 32.673 Einwohnern; St. Mary mit 36.495 Einwohnern; St. Elizabeth mit 45.200 Einwohnern; St. James mit 29.340 Einwohnern; St. Ann mit 39.547 Einwohnern; Claredon mit 42.747 Einwohnern; Westmorland mit 40.823 Einwohnern; Hannover mit 26.310 Einwohnern; Tretavny mit 28.812 Einwohnern; Manchester mit 38.925 Einwohnern; Portland mit 25.313 Einwohnern.

Die Gesammtbevölkerung zerfällt in 246.573 männliche und 259.531 weibliche Individuen. Der Farbe nach unterscheidet man: 13.101 Weisse, 100.346 Farbige, 392.657 Schwarze.

Die Anzahl der Schulen auf der Insel ist bedeutend; dieselben werden von 40.610 Kindern besucht. 71.074 Personen sind des Lesens und Schreibens, 81.398 nur des Lesens kundig.

Seit dem Jahre 1861 hat die Bevölkerung im Allgemeinen um 64.958 Seelen zugenommen. Im Einzelnen genommen, haben sich jedoch die Weissen um 716 vermindert, dagegen die Farbigen und Schwarzen um 19.281 und resp. 46.393 vermehrt.

Auf der ganzen Insel wird nur englisch gesprochen. Sowie fast in allen Colonien, bildet auch in Jamaica die Farbe eine Schranke in der Gesellschaft, womit aber nicht gesagt sein will, dass nicht vielleicht der Besitz von besonderem Reichthum diese Schranke zu beseitigen vermöge.

Die Hauptproducte des Landes sind Zucker, Kaffee, Ingwer, Pfeilwurz, Getreide, Tabak, Cacao, Obst, Guineagras, Viehfutter, Pfeffer. Handelsartikel bilden ferner Farbholz, Hornvieh und in geringem Masse auch Last- und Zugthiere.

Baumwolle wurde früher auf Jamaica mehr gepflanzt, hat jedoch der niedrigen Preise wegen von Jahr zu Jahr derart abgenommen, dass deren Ausfuhr gegenwärtig nicht mehr nennenswerth erscheint.

Dagegen hat sich in jüngster Zeit ein sehr starker Obstexport nach Nordamerika entwickelt, welcher, da er mittels Segelschiffen bewerkstelligt wird, ziemlich einträglich ist.

Nach den verschiedenen Culturarten vertheilt sich der bebaute Boden folgendermassen: Zucker 47.683 Acres; Kaffee 21.616 Acres; Tabak 460 Acres; Ingwer 323 Acres; Cocosbäume 45 Acres; Guineagras 120.224 Acres; Erdfrüchte 53.958 Acres; Pfeffer 2444 Acres; Weideland und Pfeffer 43.946 Acres; Weideland allein 273.791 Acres.

Das gesammte Einkommen der Colonie betrug in 1874/75 590.938 £, in 1875/76 572.686 £. Von der letzteren Summe entfallen auf: Zoll 261.297 £, Rumsteuer 95.480 £, Geschäftssteuern 17.446 £, Stempel 16.495 £, Post 15.875 £, Gerichtsgebühren 8943 £, Exportgebühren 20.509 £.

Die Gesammtausgaben erreichten in 1874/75 586.520, in 1875/76 537.359 £. Die bedeutenderen Ausgabsposten in 1875/76 waren: Interessen für Landesanlehen 36.404 £, Verwaltungskosten 32.428 £, Steuerämter 32.762 £. Post 16.574 £, Justiz 34.704 £, Gesundheitspflege 35.438 £, Schulen 21.271 £, öffentliche Anlagen und Werke 71.622 £, Strassenbauten 29.553 £, Kuli-Einwanderung 50,482 £.

Die Geldanlehen der Colonie betragen 1,331.337 £, wovon bis zum Schlusse des Jahres 1877 658.654 £ zurückgezahlt erscheinen.

Alle öffentlichen Anstalten befinden sich in einem wahrhaft musterhaften Zustande. Der Zustand der Strassen ist von einer Art, wie man ihn in einem reichbevölkerten und gut eingerichteten Lande kaum besser finden kann. Mit Wehren versehene Canäle leiten den Zuckerplantagen die nöthige Wassermenge zu.

Eine Eisenbahn verbindet die Hauptstadt Spanishtown und Old Harbour mit Kingston, der wichtigsten Hafen- und Handelsstadt der Insel; man hat übrigens die Absicht, diese Bahn zu verlängern und dadurch die Transportmittel zu vermehren.

Das Land ist reich an den verschiedensten Holzgattungen, als: Farbholz, Mahagoni-, Ebenholz etc., allein es fehlt an den Mitteln, diese Hölzer möglichst billig aus dem Innern an die Küste zu schaffen. Die Flüsse sind klein und nur bei Regenzeit angeschwollen, dabei aber so gefährlich, dass sie für Verkehrszwecke nicht benützt werden können.

In 1875/76 betrug der Werth der importirten Waaren 1,700.254 £, jener der exportirten 1,517.015 £. Auf die einzelnen Länder vertheilen sich diese Summen in folgender Weise:

Länder	Import Pfd. Strlg.	Export Pfd. Strlg.
England	967.953	1,227.848
Deutschland	12.623	26.907
Canada	195.492	3.548
Britisch-Westindien	3.681	14.282
Britisch-Guiana	1.201	.
Vereinigte Staaten	467.593	152.254
Andere Staaten Amerika's	3.305	16.626
Fremdes Westindien	4.978	26.657
Haïti	4.674	29.162
Frankreich	21.628	19.330
Britisch-Ostindien	17.055	296
Italien	62	2.183
Cap Verdische Inseln	6	.
Chili	1	.
Holland	2	.
Russland	.	1.431
Gibraltar	.	409
Britisch-Honduras	.	15
Spanien	.	15
Centralamerika	.	52
Zusammen	1,700.254	1,521.015

Aus der nachstehenden Zusammenstellung ist Menge und Werth der wichtigeren Importartikel nebst Angabe ihrer Provenienz zu entnehmen:

Waarengattung	Provenienz	Menge	Werth, £
Bier und Porter	England, Deutschland, Ver. Staaten	325.964 Gallonen	109
Frisches und gesalzenes Fleisch	England, Ver. Staaten, Haïti	3.298 Fässer	2.037
Gedruckte Bücher	England und Colonien, Frankreich, Ver. Staaten, Haïti	732 Kisten	.
Ziegel	England und Colonien, Ver. Staaten	401.594 Stück	.
Brod und Bisquit	England und Colonien, Frankreich, Ver. Staaten, Haïti	820.790 Pfund	2.463

Waarengattung	Provenienz	Menge	Werth, £
Wachs- und Stearin-Kerzen	England, Deutschland, Frankreich, Ver. Staaten	128.227 Pfund	1.116
Käse	England und Colonien, Deutschland, Frankreich, Ver. Staaten, Südamerika, Haïti	162.198 "	1.352
Fertige Kleider	England und Colonien, Deutschland, Frankreich, Ver. Staaten, Südamerika, Haïti	.	2.153
Baumwollwaaren	England und Colonien, Deutschland, Frankreich, Ver. Staaten, Südamerika, Haïti	.	32.588
Droguen u. Medicinalien	England und Colonien, Frankreich, Ver. Staaten, Haïti, Ost- und Westindien	.	1.178
Fische	England und Colonien, Ver. Staaten	100,074.840 Pfund	22.155
Mehl	England und Colonien, Ver. Staaten, Haïti, Ostindien	128.235 Fässer	50.456
Möbeln	England und Colonien, Deutschland, Ver. Staaten, Haïti, Ostindien	.	688
Glaswaaren	England, Deutschland, Frankreich, Ver. Staaten	.	741
Confectionswaaren	England, Deutschland, Frankreich, Ver. Staaten, Chili	.	2.103
Bänder und Modewaaren	England, Deutschland, Frankreich, Amerika, Britisch-Ost- und West-Indien, Haïti	.	10.820
Schinken	England, Deutschland, Frankreich, Amerika, Britisch-Ost- und West-Indien, Haïti	165.225 Pfund	1.377
Hüte, Kappen	England, Deutschland, Frankreich, Amerika, Britisch-Ost- und West-Indien, Haïti	.	8.232
Stiefel, Schuhe und andere Lederwaaren	England, Deutschland, Frankreich, Canada, Nord- und Südamerika, Haïti	11.576 Dutzend	3.808

Waarengattung	Provenienz	Menge		Werth, £
Leinenmanufacte	England, Frankreich, Ver. Staaten, Haïti	.		1.365
Zündhölzchen	England, Deutschland	14.775	Dutzend	3.694
Ceresinöl	England, Frankreich, Ver. Staaten, Haïti	273.388	Gallonen	10.252
Opium	England, Amerika	.		2.762
Eingesalzenes Schweine-Fleisch	England, Frankreich, Ver. Staaten, Canada	8.293	Fässer	5.833
Kartoffeln	England, Frankreich, Ver. Staaten, Canada	15.290	Bushel	.
Reis	England, Deutschland, Italien, Ver. Staaten, Guiana, Ostindien, Haïti	12,761.757	Pfund	12.795
Salz	England, Deutschland, Ver. Staaten, Britisch-Ost- und Westindien	3,824.927	"	2.356
Seife	England, Canada, Britisch Indien, Ver. Staaten	2,215.478	"	6.924
Spiritus, Alkohol	England, Canada, Britisch-Ost- und West-Indien, Ver. Staaten, Haïti	98	Gallonen	7.248
Brandy	England, Deutschland, Frankreich, Amerika, Westindien, Haïti	19.821	"	7.527
Wachholderbranntwein	England, Deutschland, Frankreich, Holland, Amerika, Westindien, Haïti	2 706	"	1.282
Raffinirter Zucker	England, Deutschland, Frankreich, Holland, Amerika, Westindien, Haïti	167.614	Pfund	1.234
Thee	England, Canada, Ver. Staaten, Haïti	. 17.051	"	624
Tabak, bearbeitet und in Blättern	England, Ver. Staaten, Amerika, Westindien, Haïti	244.369	"	8.288
Eingelegte Zungen	England, Ver. Staaten	2.040	Fässer	1.338
Weine	England, Deutschland, Frankreich, Ver. Staaten, Amerika, Haïti	16.087	Gallonen	1.424
Rothweine	England, Deutschland, Frankreich, Ver. Staaten, Amerika, Haïti	10.139	"	1.131
Holz	England, Haïti, Ver. Staaten, Britisch-West-Indien	.		5.285

Waarengattung	Provenienz	Menge	Werth, £
Wollenwaaren	England, Haïti, Ver. Staaten, Britisch-West-Indien	.	5.094

Es sei hier in Bezug auf die Einfuhr noch bemerkt, dass österreichisch-ungarische Weine auf Jamaica voraussichtlich einen guten Markt fänden, indem daselbst sehr über das französische Erzeugniss geklagt wird. Der Bedarf an Mehl wird ausschliesslich durch die Ver. Staaten gedeckt. In Glas ist wenig Bedarf.

Jamaica und die andern benachbarten Inseln betreiben einen namhaften Zwischenhandel mit eingeführten Artikeln.

Als hervorragende Gegenstände der Ausfuhr sind folgende zu erwähnen:

Waarengattung	Bestimmung	Menge	Werth, £
Bier	England, Ver. Staaten, Westindien, Haïti .	.	3.133
Cacao	England, Britisch-West-Indien	459 Pfund	1.287
Cocosnüsse	England, Britisch-West-Indien	18.403 Stück	5.521
Kaffee	England, Deutschland, Frankreich, West-Indien	77.223 Pfund	268.817
Baumwollwaaren . . .	Britisch - Westindien, Amerika, Haïti . .	.	7.603
Fische	Britisch - Westindien, Amerika, Haïti . .	.	5.143
Mehl	Britisch - Westindien, Amerika, Haïti . .	.	11.741
Bananen	Ver. Staaten, Britisch-Westindien . . . :	132.832 Bündel	13.284
Limonien, Pomeranzen und andere derlei Früchte	Ver. Staaten, Westindien	.	7.222
Holzmöbeln	Ver. Staaten, Westindien, Haïti	.	273
Ingwer	England, Canada, Ver. Staaten, Westindien .	14.319 Pfund	28.882
Häute	England, Deutschland, Ver. Staaten, Canada	72.629 „	1.211
Limoniensaft	England, Canada, Ver. Staaten	79.408 Gallonen	3.970
Pfeffer	England, Deutschland, Frankreich, Ver. Staaten, Westindien . .	39.952 Pfund	39.974
Gesalzenes Schweine-Fleisch	England, Ver. Staaten, West- und Ostindien, Haïti	.	3.079
Reis	Westindien, Amerika, Haïti	.	16.521
Brandy	England, Westindien, Amerika, Haïti . .	.	2.011

Waarengattung	Bestimmung	Menge	Werth, £
Rum (fremdes Erzeugniss)	England, Westindien, Amerika, Haïti . . .	.	1.505
Rum (eigenes Erzeugniss)	England, Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien, Ver. Staaten, Honduras, West- und Ostindien	22.048 Puncheons	330.732
Zucker	England, Westindien, Ver. Staaten, Central-Amerika, Haïti . .	29.074 Centner	412.751
Tabak	England, Westindien, Ver. Staaten, Central-Amerika, Haïti .	10.843 Pfund	4.863
Ebenholz	England, Frankreich, Italien, Ver. Staaten	491 Tonnen	1.494
Gelbholz	England, Frankreich, Italien, Ver. Staaten	2.313 „	9.284
Blauholz	England, Frankreich, Italien, Russland, Ver. Staaten	74.915 „	297.739
Wollmannfacte . . .	England, Ver. Staaten, Westindien, Haïti .	.	1.231

Der Schiffsverkehr auf Jamaica ist ein ziemlich lebhafter. Die beste Saison für Fahrzeuge von 200 bis 300 Tonnen sind die Monate Mai bis Juli. In diese Zeit fällt auch die Ankunft der Schiffe aus Brasilien, welche in Ballast oder theilweise beladen in Jamaica eintreffen, und nachdem sie Ladung eingenommen oder dieselbe ergänzt haben, nach Europa und Nordamerika weitersegeln.

Für Färbe- und andere Hölzer beträgt die Fracht nach dem Canal 38 bis 40, nach Liverpool 36 bis 38 s. pr. Tonne; für Zucker und Kaffee nach dem Canal 42, 43 bis 45 s.

Die Monate August bis December sind für den Schiffsverkehr die schlechtesten, weil da die Verfrachtungszeit vorbei ist und es unendlich schwer fällt, überhaupt eine Ladung zu bekommen. Schiffe unter österreichisch-ungarischer Flagge sind in Jamaica ziemlich selten.

Folgende Dampferlinien haben auch die Insel Jamaica in ihre Route mit einbezogen: Royal Mail Steam Packet Company; West-Indian and Packet Steamship Company; Atlas-Line of Steamers; Société générale transatlantique; Spanish Line of Steamers; Royal Mail Steamship Company; East-Indian Mail Steamship Company. Die Post kommt gewöhnlich am 5. und 21. eines jeden Monats in Jamaica an.

Die Hafengebühren sind bemessen, wie folgt: für Schiffe unter 50 Tonnen 1 £; von 50—100 Tonnen 1 £ 10 s.; von 100—200 Tonnen 2 £; von 200—500 Tonnen 3 £; von 500—800 Tonnen 4 £; von 800—1200 Tonnen 5 £; von 1200 bis 2000 Tonnen 6 £; von 2000—3000 Tonnen 7 £; von 3000—4000 Tonnen 8 £; von 4000—5000 Tonnen 9 £; von 5000 Tonnen aufwärts 10 £. Ausserdem sind für jedes Schiff zur Erhaltung der Leuchtfeuer 5 s. pr. Registertonne zu zahlen.

Die Lootsengebühren sind ziemlich bedeutend; sie betragen nämlich nach Kingston, Old Harbour, Manchionel, Falmouth und St. Ann-Bay: für Schiffe unter 7 Fuss Tauchung 2 £; von 7 Fuss bis 10 Fuss 2 £ 10 s.; von 10—12 Fuss 3 £; von 12—14 Fuss 3 £ 10 s.; von 14—16 Fuss 4 £; von 16—18 Fuss 4 £ 10 s.; von 18 Fuss aufwärts 5 £.

Nach den übrigen Häfen der Insel: 1 £ 5 s.; 1 £ 10 s.; 1 £ 15 s.; 2 £; 2 £ 10 s.; 3 £ und resp. 3 £ 10 s. Die Lootsen sind geprüft und patentirt und verdienen Vertrauen.

In dem sehr geräumigen und vollkommen sicheren, weil ganz geschlossenen Hafen von Kingston bestehen zum Ausladen der Fahrzeuge Uferbauten aus Holz, an welchen sich dieselben vertäuen können. Der Platz muss geräumt werden, sobald die Ladung vollendet ist.

Der Schiffsverkehr von Jamaica gestaltete sich in 1875/76 den betheiligten Flaggen nach folgendermassen:

Flagge	Segelschiffe Zahl	Segelschiffe Tonnen	Dampfer Zahl	Dampfer Tonnen
Englische	310	68.156	129	170.003
Amerikanische	191	34.971	9	23.771
Spanische	9	1.571	13	4.641
Holländische	5	1.070	.	.
Italienische	17	6.189	.	.
Deutsche	31	8.682	.	.
Norwegische	26	9.664	.	.
Dänische	6	1.630	.	.
Haïtische	5	498	.	.
Griechische	4	1.159	.	.
Russische	3	1.139	.	.
Schwedische	5	1.599	.	.
Französische	29	8.538	24	25.789
Costa-Rica	.	.	1	271
Zusammen	641	144.866	176	224.475

Die gesammte Schifffahrtsbewegung der Insel im genannten Jahre beziffert sich somit auf 817 Fahrzeuge mit 369.341 Tonnen. wovon der Haupttheil auf die englische und amerikanische Flagge entfällt. Mit Rücksicht auf die einzelnen Hafenplätze vertheilt sich die Gesammtzahl der Segelschiffe, wie folgt: Kingston 375 Schiffe; Morant-Hafen 21; Antonio-Hafen 46; Annoto-Hafen 14; Maria-Hafen 4; St. Ann-Hafen 12; Falmouth 42; Montego-Hafen 41; Lucea 11; Savana la mar 14; Black-River 22; Salt-River 26; Old-Harbour 13.

Der Verkehr der Dampfer beschränkte sich in jenem Jahre nur auf Kingston; in neuester Zeit wurde jedoch die Einrichtung getroffen, dass jeden Monat ein Steamer die Reise über alle hervorragenden Küstenpunkte der Insel macht und gerade zur Zeit der Abfahrt des nach Europa gehenden Dampfers in Kingston eintrifft.

Die Insel Jamaica ist mit Europa durch ein unterseeisches Kabel verbunden. Zur Verbindung mit Cuba sind die Arbeiten im Zuge. Die Telegraphengebühren Jamaica-London stellen sich, wie folgt:

Anzahl der Worte	£	s.	d.	Anzahl der Worte	£	s.	d.
1	1	18	6	10	5	16	7
2	2	7	1	11	6	4	8
3	2	15	6	12	6	13	3
4	3	3	11	13	7	1	10
5	3	13	6	14	7	10	5
6	4	2	1	15	7	19	.
7	4	10	8	16	8	7	7
8	4	19	5	17	8	16	4
9	5	6	.				

Das auf der Insel Jamaica im Handel übliche Geld ist wohl vorwiegend von englischer oder australischer Prägung. Von den einzelnen Münzen kommen vor: Alte mexikanische Doublone = 3 £ 6 s.; Columbia-Doublone = 3 £ 4 s.; englisches Pfund Sterling; australisches Pfund Sterling; amerikanischer Doppeladler = 4 £ 2 s.; einfacher Adler = 2 £ 1 s.; halber Adler = 1 £ 6 d.; Viertel-Adler = 10 s. 3 d.; Dollar = 4 s. 1 d.; englische Krone = 5 s.; halbe Krone = 2 s. 6 d. etc.

Die Kupfer- und Nickel-Scheidemünze ist von einheimischer Prägung. Die Summe des auf der Insel circulirenden Geldes wird auf 300.000 £ geschätzt. Noten der Colonialbank sind für 155.641 £ in Circulation.

Die am meisten vorkommenden Wechsel sind auf englische Plätze, 90 Tage nach Sicht; für dieselben ist 1 pCt. Prämium zu bezahlen. Geschäftsbücher werden in Pfund Sterling geführt; im Kleinhandel kommt jedoch die Dollarrechnung sehr häufig vor. Masse und Gewichte sind dieselben wie in England.

Es bestehen auf der Insel viele gemeinnützige Vereine, welche auf Gegenseitigkeit gegründet sind. Hervorragend sind die Baugesellschaften, welche ihren Mitgliedern nach einer mehrjährigen Einzahlung ein kleines Haus zum Eigenthum oder zu lebenslänglicher Benützung überlassen. Ausserdem giebt es noch einige locale Assecuranz-Gesellschaften.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den niederländischen Staatsangehörigen Clemens Rogier Cornelis Wihaut in Vlissingen zum unbesoldeten Viceconsul dortselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 3. August 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den Handelsmann Hermann Wilhelm Fehling in Lübeck zum unbesoldeten Consul dortselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 4. August 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben anlässlich der Umwandlung der beiden Honorar-Viceconsulate in Philippopel und Sofia zu effectiven Consulaten die Berufung des bei dem k. und k. Generalconsulate in Belgrad verwendeten Consuls Johann Cingria zur Leitung des k. und k. Consulates in Philippopel huldreichst zu genehmigen und den mit dem Titel und Charakter eines Consuls bekleideten Viceconsul und Leiter des k. und k. Consulates in Sofia Joseph Waldhart zum wirklichen Consul auf seinem Posten allergnädigst zu ernennen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 17. September 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben den bei dem k. und k. Generalconsulate in Belgrad angestellten Viceconsul Adalbert Anger zum wirklichen Consul ebendaselbst, ferner die Consulareleven Nikolaus v. Jankó in Bukarest, Karl Olliva in Rustschuk und Heinrich Müller in Mostar zu wirklichen Viceconsuln auf ihren bisherigen Posten allergnädigst zu ernennen und dem Consulareleven Victor Grafen Folliot de Crenneville in Smyrna den Titel und Charakter eines Viceconsuls huldreichst zu verleihen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 17. September 1878.)

— Der neu ernannte k. und k. Consul Martin Suhl in Singapore hat das Exequatur der kgl. grossbritannischen Regierung erhalten.

— Der k. und k. Consul Joseph Haupt in Amsterdam hat nach der Rückkehr vom Urlaube die Leitung der Consulatsgeschäfte wieder übernommen.

— Der k. und k. Viceconsul Hermann Koch hat nach der Rückkehr von seinem Urlaube die Leitung des k. und k. Generalconsulates in Liverpool wieder übernommen.

Der Conceptspraktikant bei der k. k. Seebehörde in Triest Dr. Karl Ritter v. Goracuchi und der absolvirte Zögling der k. und k. orientalischen Akademie Karl Graf zu Khevenhüller-Metsch wurden zu Consulareleven ernannt.

Wirthschaftliche Verhältnisse von Philadelphia*).

An Bord S. M. Corvette „Dandolo". Philadelphia, im Jahre 1682 von William Penn infolge einer von der englischen Regierung erhaltenen Landschenkung gegründet, ist in verhältnissmässig kurzer Zeit durch Handel und Industrie derart angewachsen, dass es gegenwärtig die grösste Industriestadt des Landes ist, und bei einer Bevölkerungsziffer von 850.000 Personen in Bezug auf Grösse und Ausdehnung unter allen Städten Europa's und Amerika's nur von London um ein Geringes übertroffen wird.

Das Stadtgebiet hat 128 englische Quadratmeilen Flächenraum. Auf diesem stehen über 190.000 Gebäude, und die sie umringenden und durchschneidenden gepflasterten Strassen sind allein 500 englische Meilen lang. Zwei schiffbare Flüsse, der Delaware und der Schuylkill, berühren die Stadt.

Die Volkszählungen der letzten Jahre zeigen ein rasches Steigen der Bevölkerung. Im Jahre 1840 gab es 258.000 Einwohner; 1850: 440.000; 1860: 565.529; 1870: 674.000; 1875: 850.000.

Nach der Nationalität vertheilt sich die Bevölkerungsziffer also: 500.000 Amerikaner, 150.000 Irländer, 150.000 Deutsche, 50.000 gemischter Nationalität. Die hier ansässigen Deutschen stammen hauptsächlich aus Württemberg. Als tüchtige Geschäftsleute, fleissige und ausdauernde Arbeiter geniessen sie unter der Bevölkerung der Stadt eines guten Rufes.

Philadelphia ist äusserst regelmässig gebaut, alle Strassen durchschneiden sich fast senkrecht. Die Market-Street theilt die Stadt in eine nördliche und eine südliche Hälfte.

Die Stadt wird von einem Bürgermeister verwaltet, der zugleich die höchste politische Behörde repräsentirt. Ein Stadtrath von 100 Personen steht demselben zur Seite. Ein geordnetes Polizeiwesen und eine vorzügliche Feuerwehr sorgen für Sicherheit und Ordnung.

Die für die Stadtbeleuchtung dienenden Gaswerke stehen unter der Aufsicht des Stadtrathes.

Die Zahl der im Gebrauche befindlichen Gasbrenner beträgt 900.000, wovon 9500 auf die Strassenlaternen kommen. Fast der gesammte Strassenverkehr wird durch die Pferdeeisenbahn besorgt, welche die Strassen nach allen Richtungen durchzieht. Privat- und Luxuswägen sind sehr zahlreich. Alle Fuhrwerke haben so breite Axen, dass sie die Geleise der Pferdeeisenbahn benützen können.

Die Zahl der Locomotivbahnen, welche in Philadelphia ihren Knotenpunkt haben, ist eine sehr grosse. Die Bahnhöfe liegen zum Theil in der Stadt, allein die Schienenstränge gehen bis an den Fluss, wo von den Wagons aus direct verladen wird.

---

*) Nach einem Berichte des k. k. Fregattencapitäns Joseph Lang, welcher als Commandant der zu Ende des Jahres 1877 mit den ausgemusterten Seecadeten der Marine-Akademie auf eine Uebungsreise entsendeten Curvette „Dandolo" beauftragt war, die wirthschaftlichen Zustände der von ihm berührten Handelsgebiete in den Bereich seiner Beobachtungen einzubeziehen.

(Anm. d. Red.)

Erst in den letzten 20 Jahren hat sich dieser kolossale Aufschwung vollzogen, durch welchen Philadelphia zum Ausgangspunkte folgender 12 Bahnen wurde: Pennsylvania; Philadelphia-Reading; Camden and Amboy; Camden and Amboy via Jersey; Pennsylvania-Centralbahn; Camden-Atlantic-Bahn; Nord-Pennsylvania; Norristown; Germantewn; West-Chester-Philadelphia; Philadelphia- und Eriebahn; Philadelphia-Wilmington-Baltimore.

Der Verkehr auf den Flüssen ist ein enormer. Während des Tages verkehren zahlreiche Lecaldampfer auf beiden Flüssen längs der Stadt eder weiter stromaufwärts. Boxer bringen nnd entfernen Lastboote nnd Seeschiffe.

Wenn man einige der hervorragendsten Strassen Philadelphia's durchwandert, so bekommt man unwillkürlich den Eindruck einer grossen Handelsstadt. Steht auch Philadelphia in den Vereinigten Staaten nicht obenan, was den überseeischen Handel betrifft, so bleibt es doch im Küsten- und Binnenverkehr hinter keiner Stadt des Landes zurück.

Im Allgemeinen hat Handel und Verkehr von Philadelphia im Jahre 1877 nicht jene Höhe erreicht, welche man erwartet hatte. Umstände mancherlei Art und namentlich auch die allgemeine Geschäftsstockung haben dazu b igetragen. Im Grossen und Ganzen geschah jedoch kein Rückschritt; man kann nur sagen, dass es ein Jahr war, in welchem alte und lästige Schulden bezahlt und das flüssig gewordene Geld für neu einzugehende Geschäfte bereit gehalten wurde. Das Land als Ganzes hat insofern einen Fortschritt gemacht, als sich der Werth seines Exports erhöhte und die Geldmittel vermehrten.

Pennsylvanien hat seinen Antheil an der allgemeinen Prosperität, leidet aber gleichzeitig an einigen Schäden. Die Kohlenminen der Provinz schafften mehr Kohlen zu Tage als je vorher, und mussten dieselben zu Preisen verkauft werden, welche man nie erwartet hatte. Aber diese niedrigen Kohlenpreise hatten doch ihr Gutes, denn sie befähigten die zahlreichen Dampfmühlen der Provinz, ihre Arbeit fortzusetzen und die Concurrenz in Mehl erfolgreich zu bestehen. Millionen Tonnen Kohlen wurden mit Verlust verkauft; aber was war zu machen, wenn das Geld nicht nutzlos auf den Werken liegen sellte?

Zu Anfang 1878 entschlessen sich die Minenbesitzer zu einem gemeinsamen Vorgang bei der Ausbeutung ihrer Werke, um dadurch der Ueberproduction Einhalt zu thun; denn früher wollte jede Gesellschaft der andern den Vorrang ablaufen, und so waren sie wohl selbst zum Theil an den erlittenen Verlusten schuld. Wie sehr sich die Kohlenproduction steigerte, ist daraus zu entnehmen, dass im Jahro 1877 die Schuylkill-Werke 7,255.318 Tonnen, gegen 5,595.207 Tonnen in 1876, die Lehigh-Werke 4,391.286 (gegen 3,951.513) Tonnen nach Philadelphia lieferten.

Das Geschäft mit Eisen war während der ersten Zeit des Jahres 1877 ein sehr schwaches und viele Firmen arbeiteten ohne Gewinn. In den letzten 3 Monaten trat jedoch eine bedeutende Besserung ein, so dass man am Jahresschlusse vollauf beschäftigt war.

Die westlichen Bahnen des Staates begannen ihren Bedarf in Philadelphia zu decken; aus New-York kamen Bestellungen für die Räder der Strassenbahn; von der amerikanischen Gesellschaft „Mercedita“, welche den Bau der Bahnen in Brasilien besorgt, liefen zahlreiche Aufträge ein, und auch für die russische Regierung wurden Locomotive in den Balduin-Werken bestellt, wodurch in diesen bedrohten Industriezweig der Stadt neues Leben gelangte.

Auch im Brückenbau wurden Erfolge errungen, welche hauptsächlich auf die Weltausstellung zurückzuführen sind. Der Bau eiserner Schiffe im Delaware ist im Wachsen begriffen, und die Anzahl der dabei verwendeten Arbeiter grösser als je. Im Allgemeinen zeigt die Tonnenzahl der in Philadelphia gebauten Schiffe eine stetige Zunahme.

In der Stahlindustrie bilden Stahlräder den hauptsächlichsten Artikel, der im Jahre 1877 erzeugt wurde. Werkzeuge, sowie Curven für Strassenlinien wurden nebenbei fabricirt.

Interessant für Oesterreich-Ungarn bleibt der Mehlhandel Nordamerika's, welcher in den letzten Jahren bedeutend zugenommen hat und in den westindischen und südamerikanischen Häfen bereits ein starker Concurrent für diesen wichtigen Handelszweig unserer Monarchie geworden ist.

Neuerer Zeit wird in Philadelphia mit besonderer Vorliebe darauf hingewiesen, dass die Vereinigten Staaten, welche gegenwärtig schon gezwungen sind, sich um Exportquellen umzusehen, nichts Besseres thun können, als die amerikanischen Märkte in jedem Artikel an sich zu ziehen.

Bei Getreide und Mehl macht sich diese Taktik bereits bemerkbar. Der Mehl-Handel war im Jahre 1877 ziemlich lebhaft, allein die erzielten Preise waren im Vergleich zu denjenigen des Weizens viel zu niedrig. Die zahlreichen Mühlen in und um Philadelphia haben aus diesem Grunde unerwartet wenig verdient.

Das pennsylvanische Familienmehl eröffnete im Januar mit 6·75 bis 7 Dollar und schloss im December mit 6·25 bis 6·50 Dollar. Minesotta notirte 7 bis 7·25 und resp. 6 bis 6·25 Dollar pr. Fass.

Die Dampf- und Wassermühlen in und um Philadelphia erzeugten im Jahre 1877 532.000 Fass Mehl. Die Zufuhren in diesem Artikel betrugen 740.330 Fass, blieben also gegen die Vorjahre bedeutend zurück. Dieselben betrugen nämlich 1874: 915.630 Fass; 1875: 822.190 Fass; 1876: 970.781 Fass.

In Getreide und namentlich in Roggen zeigt das Geschäft des Jahres 1877 einen grossen Rückgang. Der Grund hiefür war localer Natur und lag theils in dem Eisenbahnkrieg, theils darin, dass die Pennsylvania-Bahn mehr Interesse an Baltimore und New-York als an Philadelphia hat, und dass auch die Capitalien jener Städte sich mehr auf diesen Handelszweig warfen. Seit Beginn des Jahres 1878 hat sich der Getreideexport wieder bedeutend gehoben.

Weizen war das ganze Jahr 1877 hindurch ein gesuchter Artikel. Die Qualität erwies sich als sehr gut, namentlich bei pennsylvanischer Frucht, welche von Müllern mit Vorliebe gekauft wurde. Der Markt eröffnete mit 1·46 bis 1·47 Dollar und schloss mit 1·43 bis 1·44 Dollar. Der Verkehr in Weizen erreichte die Höhe von 4,107.400 Bushel, gegen 5,471.700, 5,550.800 und resp. 4,485.000 Bushel in den Jahren 1874, 1875 und 1876.

Roggen erfuhr gegen das Vorjahr einen kolossalen Rückgang bezüglich der in Verkehr gebrachten Quantitäten. Die Preise standen im Januar auf 80 bis 82 Cents, im December auf 72 bis 73 Cents pr. Bushel. In den Handel kamen 334.870 Bushel, gegen 210.191, 187.550 und resp. 679.100 Bushel in den erwähnten 3 Vorjahren. Speciell im Vergleich zu 1876 haben sich die Umsätze um mehr als die Hälfte verringert.

Auch in Hafer nahmen die Geschäfte ab, und ausserdem kam noch eine sehr fühlbare Preiserniedrigung hinzu. Prima weisser eröffnete mit 40—42 Cents und fiel bis December auf 38—39 Cents pr. Bushel. Es langten im Ganzen 2,505.300 Bushel ein, gegen 4,705.000, 3,820.400 und resp. 4,484.000 Bushel in den 3 Vorjahren.

Mais steht wegen beständiger Zunahme der in Handel kommenden Quantitäten unter den Bodenproducten obenan. Hand in Hand damit geht die sich steigernde Production. Der Ertrag der 1877er Ernte wird auf 1.350,000.000 Bushel geschätzt.

Die Verkäufe eröffneten mit 58—59 Cents und schlossen bei starker Nachfrage mit 58⅜—58¾ Cents. Der Umsatz betrug 15,926.300 Bushel, gegen 5,954.700, 7,130.000 und resp. 20,261.675 Bushel in den Vorjahren.

Gerste eröffnete im Jahre 1877 sehr flau, und wurde zu 75—85 Cents für Frucht von New-York, 1 Dollar bis 1·10 Dollar für solche von Canada angeboten. Gegen

Ende des Jahres stiegen diese Preise bei herrschender Frage und schlossen zu 70 bis 76 Cents, resp. 0·95—1·12 Dollar. Es gelangten 962.400 Bushel zum Verkauf.

Malz hielt in seinen Bewegungen gleichen Schritt mit der Gerste, und galt je nach der Qualität 70 Cents bis 1·15 Dollar pr. Bushel. Es wurden 217.920 Bushel empfangen, gegen 248.625 Bushel im Vorjahre.

Seit den letzten 11 Jahren hat sich der Handel mit Petroleum zu einem der bedeutendsten Verkehrszweige der Stadt Philadelphia emporgeschwungen. Speciell das Jahr 1877 war demselben nicht sehr günstig, indem die erzielten Preise (pr. Barrel 19—19 1/4 Cents zu Anfang und 12 3/4—13 Cents am Schlusse) niedrig blieben. Ungefähr 12 Firmen von Philadelphia sind im Petroleumhandel mit einem Capital von nahezu 2 Millionen Dollar engagirt, und sogar mancher Händler von New-York besorgt daselbst seine Einkäufe.

Für die Jahre 1872—1877 beziffert sich Menge und Werth des am Markte von Philadelphia in Verkehr gebrachten Petroleum's folgendermassen:

Jahr	Menge, Barrel	Werth, Dollar
1872	1,165.613	56,356.068
1873	1,955.204	86,843.013
1874	1,609.316	74,154.689
1875	1,446.439	64,104.300
1876	1.486.962	65,831.610
1877	1,103.238	47,381.376

Folgende Plätze effectuirten im Jahre 1877 die verhältnissmässig grössten Bezüge: Antwerpen für 9,449.300 Dollar, Amsterdam für 684.956 Dollar, Bremen für 7,961.657 Dollar, Bergen für 656.145 Dollar, Copenhagen für 569.275 Dollar, Cork für 662.587 Dollar, Gibraltar für 2,610.084 Dollar, Genua für 3,439.399 Dollar, Hamburg für 3,123.235 Dollar, Havre für 1,489.675 Dollar, Königsberg für 678.409 Dollar, London für 1,498.805 Dollar, Marseille für 695.797 Dollar, Palermo für 557.000 Dollar, Rotterdam für 1,726.036 Dollar, Rouen für 501.744 Dollar, Triest für 1,467.106 Dollar.

Der Viehhandel von Philadelphia hat sich seit dem Jahre 1850 durch beständige Fortschritte zu einer äusserst ansehnlichen Höhe gesteigert. Hauptsächlich erscheinen am dortigen Markte Ochsen, Kühe, Schweine und Schafe.

Im Jahre 1877 machten die Händler gute Geschäfte. Extra-Beef-Cattle stand bei Beginn des Jahres auf 6 1/4—7 Cents und schloss mit 6 1/4—6 3/4 Cents pr. Pfund; Stock-Cattle wechselte zwischen 2 1/4 und 4 Cents. Gegen die Vorjahre ist der Verkehr in Kühen, Schweinen und Schafen zurückgegangen. Im Januar 1877 bezahlte man für gute Schafe 5 1/2—5 3/4, für gute Schweine 7 1/2—8 1/4 Cents pr. Pfund; erstere schlossen mit 5 1/2—6 1/2, letztere mit 6—6 1/4 Cents.

Die Entwicklung dieses Handelszweiges ist aus folgender Darstellung über den Verkehr in lebendem Vieh seit dem Jahre 1850 zu entnehmen:

Jahr	Rinder	Kühe	Schweine	Schafe
1850 . . .	68.780	15.120	46.900	82.500
1851 . . .	65.100	15.400	45.700	83.000
1852 . . .	71.200	14.420	49.200	80.200
1853 . . .	71.900	16.300	53.300	72.300
1854 . . .	73.303	15.530	70.000	61.000
1855 . . .	55.250	11.530	65.300	135.500
1856 . . .	61.978	12.990	103.850	240.700
1857 . . .	64.000	14.700	95.700	342.000
1858 . . .	81.990	17.125	160.600	277.000

Jahr	Rinder	Kühe	Schweine	Schafe
1859 . . .	87.555	11.153	151.226	272.160
1860 . . .	99.845	10.637	127.964	324.564
1861 . . .	82.395	4.217	199.179	260.020
1862 . . .	87.520	4.654	206.000	229.300
1863 . . .	103.150	6.905	267.370	275.100
1864 . . .	99.850	7.920	140.400	295.000
1865 . . .	96.450	6.540	136.300	306.000
1866 . . .	100.500	10.830	122.500	512.000
1867 . . .	90.150	11.464	175.500	368.500
1868 . . .	90.400	9.314	191.900	417.800
1869 . . .	99.486	8.685	176.200	536.500
1870 . . .	117.903	8.835	189.500	682.900
1871 . . .	125.333	11.150	199.610	795.200
1872 . . .	234.800	12.302	210.276	740.500
1873 . . .	165.860	18.405	344.300	756.750
1874 . . .	167.130	18.010	339.590	757.000
1875 . . .	145.000	11.830	243.300	491.500
1876 . . .	178.800	12.750	289.900	548.850
1877 . . .	185.350	13.120	242.400	545.870

Der Handel mit conservirtem Fleisch ging im Jahre 1877 ziemlich schlecht und zwar einestheils, weil die Zufuhr lebender Thiere eine stärkere war, anderntheils, weil die Concurrenz von Cincinnati und Chicago sich immer fühlbarer macht. Zugenommen hat gegen 1876 die Versendung von Schinken; es wurden nämlich in den Handel gebracht:

	1877	1876
Schweinefleisch	120.105 Fässer	144.610 Fässer
Rindfleisch	9.827 „	11.546 „
Schinken	96.844 Tertians	73.610 Tertians

Der Handel mit eingesalzenen Fischen nimmt unter den Handelsartikeln von Philadelphia eine hervorragende Stelle ein. Es sind damit 33 grössere Firmen beschäftigt, und der Ertrag und die Ausdehnung dieses Verkehrszweiges überragt bei weitem den diesfälligen Standpunkt der benachbarten Städte.

Die Preise erhielten sich zu Anfang des Jahres 1877 ziemlich unverändert, erlitten jedoch später einen starken Rückgang, weil sich der Consum in den pennsylvanischen Küstendistricten, welche für diesen Artikel die stärksten Abnehmer sind, durch die Einschränkung der Arbeitskräfte verringerte.

Die Stadt Philadelphia ist der Hauptmarkt für Alosen (shad). Die grösste Menge dieser Fische kommt in gesalzenem Zustande aus Canada und den englischen Provinzen.

Der Handel mit Butter, Käse und Eiern, der unter Umständen sehr ausgedehnt ist, erreichte die bisher höchste Ziffer im Ausstellungsjahre, was mit der Anwesenheit von so viel tausend Fremden in der Stadt zusammenhängt. Im Jahre 1877, welches mit einem ziemlich fühlbaren Rückgang eröffnete, kamen 112.270 Packages Butter und 112.184 Packages Eier in Handel, gegen 112.277 und resp. 113.766 Packages in 1876. Die zum Versandt gebrachten Eier werden in Kisten derart verpackt, dass jedes Stück in Papier eingewickelt in einem eigenen Fache liegt.

Der Handel mit Sämereien war in 1877 ein sehr schwacher und hatte zumeist nur Rückgang aufzuweisen.

Kleesamen brachte nur Verluste. Mit 15 - 16 Cents pr. Pfund eröffnend, brachte derselbe im Sommer keinen besseren Erfolg. Neuer Samen bedang anfangs 9 Cents, fiel aber allmälig auf $6^1/_2$—$7^1/_2$ Cents.

In Flachssamen gab es ein sehr lebhaftes Geschäft, was hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben ist, dass die westlichen Länder eine Ernte von mehr als 3,700.000 Bushel hatten, und grosse Mengen davon nach Philadelphia zu Markte brachten. Mit 1·50—1·52½ Dollar pr. Bushel eröffnend, bedang dieser Artikel gegen Jahresschluss 1·50—1·52 Dollar.

Timothaeus-Samen fiel im Preise tiefer als seit 25 Jahren. Im Januar pr. Bushel mit 1·80 – 1·90 Dollar bezahlt, fiel derselbe später bis 1·30 Dollar und galt im December für beste Qualität 1·50—1·60 Dollar.

Im Jahre 1877 wurden 12.887 Säcke Kleesamen, 23.905 Säcke Flachssamen und 10.774 Säcke Timothaeus Samen umgesetzt, gegen 12.512, 34.908 und resp. 19.791 Säcke im Vorjahre.

Philadelphia hat einen hervorragenden Handel mit einheimischem und fremdem Obst. Wenn man die Markthallen besucht, glaubt man in den Tropen zu sein; massenhaft sind dort Tropenfrüchte aufgehäuft. Man findet Obst aus Spanien, getrocknete Trauben und Granatäpfel, Bananen und Ananas aus Westindien etc., Orangen aus Florida, Aepfel aus Nordamerika.

Dieses erst seit kurzem so blühend gewordene Geschäft wird hauptsächlich mit den Städten im Inneren betrieben. Auch der Export von Aepfeln und inländischen Früchten ist ziemlich bedeutend.

Der Oelhandel hatte, ebenso wie das Kohlengeschäft, an Ueberproduction zu leiden. Die Oelpreise gingen täglich zurück und gerade wie bei den Kohlen kam man schliesslich bei einer Notirung an, die kaum die Arbeit bezahlte, und niedriger als je stand. Besser gestalteten sich die Preisverhältnisse des Maschinenöls.

In Cigarren und Tabak trat gegen das Vorjahr keine Veränderung ein. Tabak ist immer in Nachfrage und für Philadelphia ein guter Marktartikel. Die Ausfuhr von Cigarren hat sich gesteigert. Man erwartete für das Jahr 1878 ein gutes Geschäft.

In Kupfer, Zinn und Blei war der Umsatz namentlich in den letzten Monaten von 1877 ein guter und überstieg jenen des Vorjahrs.

Leder bildet einen hervorragenden Handelsartikel Philadelphia's, für welchen zahlreiche Gerbereien in der Umgebung der Stadt, sowie überhaupt in der Provinz Pennsylvanien thätig sind. Das Geschäft im Jahre 1877 war mässig stark, nur einzelne Commissionshänser machten bessere Geschäfte als im Vorjahre.

In 1877 geschah es zum erstenmal, dass Philadelphia bedeutende Quantitäten Leder nach Europa exportirte, wo das amerikanische Erzeugniss, mit Ausnahme von Kalb-Leder, einen vortheilhaften Markt findet. Feines Kalbleder ist Amerika noch nicht im Stande concurrenzfähig zu produciren. Merkwürdig bleibt die Thatsache, dass der heimische Ledermarkt bessere Preise erzielte, als der ausländische.

Philadelphia steht obenan mit dem Handel in Maroquinleder. Mehr als 2 Mill. Ziegenfelle werden jährlich zu Leder vorzüglicher Qualität verarbeitet. Diese Felle kommen von den verschiedensten Plätzen der Welt; allein drei Viertel der in die Vereinigten Staaten eingeführten Menge gelangen nach Philadelphia.

Hand in Hand mit dem Lederhandel geht die Fabrikation von Schuhwaaren, welche in Philadelphia sowohl bei Kleinhändlern als Fabrikanten zahlreich vertreten sind, und sehr mässige Preise haben. Man bekommt für 1 Dollar ein Paar Stiefletten aus Kalbleder, feine Waare steigt bis 3 und 4 Dollar.

Der Holzhandel war im Jahre 1877 sehr flau und der Preis stand dabei so niedrig, dass wenig Geld verdient wurde. Im Jahre vorher war der Holzverbrauch ein sehr starker. Viele provisorische Gebäude wurden am Ausstellungsplatze errichtet und man hatte bei guten Preisen starken Absatz. Nach der Ausstellung wurde das alte Holz wieder auf den Markt gebracht, die Preise fielen und die Holzhändler verloren viel Geld.

Banholz kommt von Michigan, Wisconsin, aus den Holzdistricten von Pennsylvanien, und einiges auch aus Canada; Nuss- und Weichselholz von Ohio und Indiana; gelbes Fichtenholz von Virginia und dem atlantischen Golf des Staates.

Den Möbelfabrikanten war das Jahr 1877 nicht so günstig als das der Ausstellung, durch welche viele Hotels und Wohnhäuser entstanden und glänzende Geschäfte gemacht wurden. Nach der Ausstellung gab es allerorts grosse Vorräthe und es wurden bei Verkäufen die lächerlichsten Preise bezahlt. Der Niedergang des Geschäfts ist hauptsächlich in feiner Waare fühlbar.

Der Droguenhandel war sehr flau. Durch die Ausstellung wurden wohl einige Kunden gewonnen, dies ist jedoch von geringer Bedeutung. Ueberdies betheiligten sich an diesem Handelszweige so viele Firmen, dass der Gewinn eben nur klein sein kann. Der Bedarf an Glas und Chemikalien war im Jahre 1877 keinerlei Verminderung unterworfen.

In Stückgütern wurde von den Grosshändlern ein bedeutendes Geschäft gemacht, und betrachtet man dies als einen Erfolg der Ausstellung. Eine grosse Anzahl Kaufleute aus den innern Provinzen lernten erst bei dieser Gelegenheit den Markt von Philadelphia kennen und wurden für denselben gewonnen.

Der Kleinhandel in Stückgütern war gut, erreichte jedoch bei weitem nicht die Ziffer des Jahres 1876. Manche von den Geschäften, welche über ihre Mittel arbeiteten und auf den Umsatz des Ausstellungsjahres rechneten, wurden von Katastrophen erreicht, und es kamen einige Bankrotte vor.

Das darf aber nicht als Richtschnur für die Beurtheilung des Geschäftes gelten, denn mit den Bankrotten der letzteren Zeit hat es in den Vereinigten Staaten eine eigene Bewandtniss. Dieselben sind nämlich weniger den schlechten Verhältnissen, als der bevorstehenden Aufhebung des alten Bankrottgesetzes zuzuschreiben, welches für Fallite mit grossen Schulden und nur geringen oder gar keinen Activen so ausserordentlich günstig ist, dass Alle, deren Geschäfte nicht auf guter Grundlage stehen, es vorziehen, unter dieses Gesetz zu kommen, nach welchem noch alle vor den Gerichten eingeleiteten Concursverhandlungen zu Ende geführt werden sollen.

Viele Geschäftsleute, besonders in New-York und Chicago, beeilen sich daher, Concurs anzusagen, um nicht später nach dem viel strengeren neuen Gesetze behandelt zu werden.

Das Geschäft in Materialwaaren gestaltete sich lebhafter als im Jahre 1876. Die Preise waren zwar niedriger als in jenem Jahre, jedoch hatten die Geschäfte eine grössere Ausdehnung. Bijouteriewaaren gingen im Allgemeinen flau, aber zur Zeit der Feiertage wurden grosse Geschäfte gemacht. Die Grosshändler in diesem Fache berichten über Ausdehnung ihres Geschäftszweiges. Die zu Markte gelieferten Artikel waren besserer Qualität, ein Fortschritt, den man der Ausstellung zu danken hat.

Beim Schiffbau und der Schiffsausrüstung herrschte während des Jahres 1877 eine mässige Thätigkeit, doch ist das Geschäft, in welchem jetzt 5 Firmen arbeiten, bei weitem nicht mit dem zu vergleichen, was es vor 10 Jahren war. Es erstreckte sich hauptsächlich auf den örtlichen Bedarf.

In Kolophonium gab es ein schönes Exportgeschäft mit festen Preisen. Pech, welches in Philadelphia in grosser Quantität erzeugt wird, dient zumeist für den dortigen Bedarf. Terpentinöl hatte in den letzten 3 Monaten des Jahres 1877 feste Preise und schloss mit 34 Cents pr. Gallone.

Im Geschäfte mit Wein und Spirituosen ist ein starker Fortschritt zu verzeichnen, den man der Ausstellung zuschreibt. Speciell gilt dies jedoch von Whisky. Die Verkäufe des Jahres 1877 überschritten weitaus jene von 1876, kamen aber doch nicht dem Verkehr von 1875 nahe. Auch der Import von Champagner-Weinen und Brandy war stärker, aber die Verkäufe erreichten nicht die Erwartungen der

Händler. Verhandelt wurden 47.935 Fässer Wein und 20.757 Fässer Whisky, gegen 103.421 und resp. 21.380 Fässer in 1876.

Feine Weine finden mässigen Absatz, man liebt jedoch allgemein starke Sorten. Der Consum von Bier, welches in Philadelphia in grossen Quantitäten gebraut wird, macht dem Weingeschäft grossen Eintrag.

Eine andere Agitation gegen den Spirituosenhandel geht von den Mässigkeits-Vereinen aus, welche fortwährend an Ausbreitung gewinnen und sich durch ihre Unduldsamkeit selbst gegen Personen auszeichnen, die nur in geringer Menge geistige Getränke geniessen.

Dass Flussdampfer, welche grössere Reisen machen, keine geistigen Getränke führen, ist nichts Neues; es giebt aber auch Speisehäuser in Philadelphia, wo dies der Fall ist. In dem einzigen Wiener Kaffeehause, welches sich in der Stadt befindet, werden keine geistigen Getränke ausgeschänkt, weil der Hausbesitzer, welcher Mitglied eines Mässigkeitsvereines ist, sich dies im Miethvertrag ausdrücklich bedungen hat, und seinen Miether an dem Tage vor das Local setzen würde, an welchem sich derselbe einfallen liesse, den Contract zu überschreiten.

Die Zufuhr von Baumwolle nach Philadelphia hat im Jahre 1877 zugenommen, der Markt war jedoch flau und entsprach nicht den gehegten Erwartungen. Die Preise stellten sich niedrig, und das Geschäft warf nur geringen Nutzen ab.

Die Baumwollspinnereien in und um Philadelphia verarbeiteten bei 100.000 Ballen Baumwolle, eine Menge, welche gegen die Vorjahre eine Zunahme dieser Industrie bekundet. Die Verkäufe an Baumwollwaaren erscheinen grösser als selbst im Ausstellungsjahre, was einestheils den niedrigen Preisen zuzuschreiben, anderntheils jedoch in dem vergrösserten Export dieser Artikel zu suchen ist.

Thatsächlich beginnen die amerikanischen Kattune bereits eine erfolgreiche Concurrenz mit der englischen Waare, besonders in den westindischen, mexicanischen, südamerikanischen und selbst in einigen europäischen Staaten. Die Baumwollpressen der Pennsylvania Warehousing und die Safe Deposit Company hatten mehr Umsatz als je zuvor.

Der Markt eröffnete mit $12\frac{1}{4}$—$12\frac{5}{8}$ Cents für Upland und New-Orleans und schloss mit $11\frac{1}{2}$—$11\frac{3}{4}$ Cents. Die Gesammtzufuhr von Baumwolle betrug 144.818 Ballen, gegen 138.982 Ballen in 1876.

Schafwolle eröffnete bei Beginn des Jahres mit sehr hohen Preisen, die sich auch bis zur Schur im Juli behaupteten, dann aber plötzlich sanken, um sich nicht mehr zu erholen. Das Geschäft war ziemlich ausgedehnt; es kamen 134.618 Ballen an den Markt, gegen 136.122 Ballen in 1876.

Von den Fabriken, welche Philadelphia besitzt, liegen viele in und um die Stadt, andere haben es jedoch in den letzten Jahren vorgezogen, wegen der hohen Localsteuern sich aus dem Stadtgebiete zu entfernen, und sich am Delaware weiter unten, ja selbst in Chester angesiedelt.

Der Gesammtwerth der im Fiscaljahre vom 30. Juni 1874 bis 1. Juli 1875 vorhandenen Manufacturen beträgt 390,000.000 Dollar. Es waren 870 Giessereien, Spinnereien und Fabriken mit 156.000 Personen und 65.000 Pferdekräften thätig. In den Stahl- und Eisenwerken sind gegenwärtig über 12.000 Personen beschäftigt und das producirte Material hat einen Werth von nahezu 20 Mill. Dollar.

In der unmittelbaren Umgebung der Stadt giebt es 34 Schmelzöfen und Giessereien, 7 Schiffswerften, 12 Walzmühlen, 2 Kanonengiessereien, 2 Gewehrfabriken, 53 Fabriken für Dampfmaschinen, 4 für Locomotiven, 25 sonstige Giessereien, 500 Wollfabriken, 3 Seidenspinnereien, 31 Seidenfabriken, 80 Färbereien, 100 Gerbereien, Tabakfabriken, Zuckerraffinerien. Die Erzeugung zahnärztlicher Instrumente ist bedeutend. Zahlreich vorhanden sind Kleider- und Schuhfabriken, Bäckereien und andere derlei Etablissements, wie sie in keiner grossen Stadt fehlen.

Die Eisenindustrie ist nicht nur durch ihre Leistungen, sondern auch durch die Ausbreitung hervorragend, die sie im Auslande gewonnen hat, indem ihre Erzeugnisse nach Russland, Westindien, Mexico und Brasilien gehen.

Das grossartigste Etablissement dieser Art ist die Balduin'sche Fabrik, die im Stande ist, täglich eine und eine halbe Locomotive zu stellen. Auch die Nagelfabrikation steht bezüglich ihrer Leistungsfähigkeit auf einer bedeutenden Höhe. Von einschlägigen Artikeln wurden im Jahre 1877 exportirt: 355 complete Eisenbahnwagons, 35.327 Centner Wagonbestandtheile, 1357 Centner Wagonräder, 50 Dampfmaschinen, Dampfkessel für 27.205 Dollar, andere Maschinen für 262.312 Dollar, Nägel für 15.086 Dollar.

Die Eisenbahnwagons zeichnen sich nicht nur durch besondere Eleganz, sondern auch durch Solidität aus. Im Bau eiserner Brücken wurden seit der Ausstellung bedeutende Erfolge errungen.

Die Lederindustrie weist für 1877 einen Exportwerth von 263.569 Dollar aus. In Leder- und Bijouteriewaaren wird viel gearbeitet, doch bleiben diese Erzeugnisse gegen das französische und Wiener Fabrikat zurück.

Der Handel mit Ackerbaugeräthschaften hat zugenommen. Die Zuckerraffinerien haben 456.688 Pfund raffinirten Zucker und 81.282 Tonnen Melasse zur Ausfuhr gebracht.

Die Tabakfabriken, welche ihren Bedarf grossentheils aus Pennsylvanien beziehen, brachten für 97.734 Dollar Cigarren, sowie 10,962.753 Pfund Blätter im Werthe von 1,151.785 Dollar zur Ausfuhr.

Die Seifen- und Kerzenfabrikation wird in grossem Umfang betrieben. Luxus-Kerzen gehören ebenfalls zu den nennenswerthen Erzeugnissen. In den bemittelten Kreisen wird bei Abendgesellschaften und Empfängen grosser Aufwand in diesem Artikel getrieben. Derlei Kerzen sind mit Blumen oder Figuren bemalt und kosten manchmal pr. Stück 1 Dollar und auch noch mehr. Zur Ausfuhr gelangten im Jahre 1877: 301.487 Pfund Seife, 18.889 Pfund Stearinartikel, 29.976 Pfund Stearin-Kerzen, 10,817,623 Pfund Talg.

Für Gold- und Juwelierarbeiten besteht eine sehr bedeutende Industrie, obwohl noch immer Händler ihren Bedarf an feinen Juwelen zum Theil aus England und Frankreich decken. Es giebt jedoch in dieser Branche viel imitirte Waare; zahlreiche Etablissements beschäftigen sich mit falschen Diamanten und plattirten Artikeln. In letzteren und speciell in Uhrgehäusen ist die Firma Haystoz & Thorpe hervorragend. Das ziemlich grosse Etablissement liefert äussert geschmackvolle Gegenstände. In Gold und Edelsteinen wird bei den reichen Familien grosser Luxus getrieben. Die Imitationen sind manchmal sehr gelungen.

Die Wagenfabrikanten machen gute Geschäfte, und arbeiten theils für den inländischen Bedarf, theils für den Export. Im Jahre 1877 wurden Wägen im Werthe von 17.184 Dollar ausgeführt.

Die Fabrikation von Kleidern und Wäschwaaren, sowie der Handel damit ist in Philadelphia sehr stark, erstreckt sich jedoch ausser dem localen Consum nur auf den Verkauf nach dem Inlande. Es giebt wahrhaft grossartige Etablissements, die 500 bis 1000 Personen beschäftigen. Obenan steht hiebei das Geschäft Vanamaker, welches mehrere Niederlagen in der Stadt hält und 900 Personen verwendet.

Bierbrauereien giebt es viele, jedoch arbeiten dieselben hauptsächlich nur für den örtlichen Bedarf. Ihr Erzeugniss hat keinen besonders guten Ruf, und soll es namentlich an der Beigabe von Hopfen fehlen. In 1877 wurden 2500 Gallonen Bier im Werthe von 1375 Dollar exportirt.

Es ist kein Zweifel, dass sich der Handel und die Industrie von Philadelphia seit der Ausstellung gehoben haben, und manches Institut derselben seinen Ursprung und sein Wachsen verdankt. Allein man bleibt bei dem Erreichten nicht stehen, sondern

sucht die gewonnenen Resultate zu erhalten und weiter auszubeuten. Die Geschäftsleute sind daher emsig bemüht, ihre Absatzquellen zu erweitern, und richten dabei ihre Blicke hauptsächlich nach Westindien, Südamerika und Mexico.

So hat sich in letzter Zeit eine Gesellschaft der Industriellen von Philadelphia gebildet, deren Hauptaufgabe die Ausbreitung des Handels mit Brasilien ist. Mittels eines Dampfers wurden Artikel nach Para gesendet, um dort beim Hause Reed, Crane & Comp. eine ständige Ausstellung zu eröffnen. Namentlich gelangten dahin Dampfmaschinen, Röhren und Ventile, Wägen, Sattlerwaaren und Koffer, Schuhwaaren, Droguen, Baumwollmanufacte, Esswaaren und Nägel.

Der Export Philadelphia's nach fremden Ländern umfasste im Jahre 1877 hauptsächlich folgende Artikel:

Waarengattung	Menge	Werth, Dollar
Sämereien, Pfund	91.700	2.518
Landwirthschaftliche Geräthe	.	10.472
Lebende Thiere	.	134.610
Knochen, Pfund	5.906	10.300
Knochenkohle, Pfund	258.465	5.110
Bücher	.	9.367
Brod und Zwieback, Pfund	157.999	7.246
Mais, Bushel	10,271.423	6,254.473
Maismehl, Fässer	31.383	99.654
Hafer, Bushel	24.898	11.522
Roggen, Bushel	188.613	158.027
Weizen „	2,546.867	3,577.132
Andere Brodstoffe	.	11.042
Ziegel, Tausend	475	10.152
Stearinkerzen, Pfund	29.976	4.024
Steinkohlen, Tonnen	82.963	283.204
Wägen	.	17.184
Eisenbahnwägen, fertige, Stück	355	261.554
Kupferwaaren	.	54.226
Baumwolle, unbearbeitete	.	1,377.734
Baumwollwaaren	.	140.278
Zahnärztliches Material	.	43.985
Droguen und Chemikalien	.	131.525
Federn	.	33.605
Früchte	.	97.747
Pelzwerk	.	1,216.896
Gold- und Silbermünzen	.	42.930
Fettwaaren, Pfund	297.091	17.850
Haar und Arbeiten daraus	.	41.849
Häute	.	86.459
Hopfen, Pfund	287.398	41.459
Eisen	.	17.820
Bestandtheile für Eisenbahnwägen, Ctr.	35.327	60.810
Wagonräder, Stück	1.357	51.249
Dampfmaschinen, Stück	50	452.661
Dampfkessel	.	27.205
Andere Maschinen	.	262.312
Nägel, Pfund	479.280	15.086
Andere Eisenwaaren	.	151.258

Waarengattung	Menge	Werth, Dollar
Lederwaaren	.	263.569
Marmor und Arbeiten aus Stein	.	26.375
Terpentin und Kolophonium, Fässer	3.101	8.968
Harz und Pech, Fässer	5.965	16.522
Oelkuchen, Pfund	14,285.664	260.688
Petroleum, rohes, Gallonen	5,220.501	547.606
Petroleum, raffinirtes, Gallonen	41,280.536	6,741.566
Naphta und Benzin, Gallonen	2,510.375	240.743
Speck, Pfund	83.747	58.361
Gemälde	.	30.470
Papier	.	22.219
Geräuchertes Schweinefleisch, Pfund	59,288.287	7,417.549
Rindfleisch, Pfund	4,567.874	260.974
Frisches Fleisch, Pfund	12,790.870	1.192.865
Butter, Pfund	1,383.009	261.878
Käse, Pfund	1,654.428	216.734
Fische	.	333.911
Speck, Pfund	8,190.580	843 071
Conserven	.	46.626
Schweinefleisch, frisches, Pfund	2,860.361	193.066
Grünspeisen	.	12.324
Sämereien	.	25.232
Nähmaschinen		32.937
Seife, Pfund	301.487	20.656
Stärke, Pfund	18.989	1.002
Zucker, raffinirter, Pfund	456.688	47.418
Melasse, Gallonen	81.282	20.448
Talg, Pfund	10,817.623	947.766
Tabakblätter, Pfund	10,962.753	1,151.785
Cigarren	.	97.734
Bretter, Tausend	6.857	129.175
Böttcherholz		568.111
Holzwaaren	.	57.189

Der Gesammtwerth aller Exporte im Betrage von 37,823.510 Dollar (gegen 31,936.727 und resp. 50,552.300 Dollar in den Jahren 1875 und 1876) vertheilt sich auf die einzelnen Bestimmungsländer in folgender Weise:

Länder	Export in amerikanischen Schiffen	Export in fremden Schiffen	Gesammtwerth
	Dollar	Dollar	Dollar
Oesterreich-Ungarn	29.923	173.293	203.216
Belgien	155.209	3,758.125	3,913.334
Brasilien	829.847	.	829.847
Centralamerika	25.413	.	25.413
Chili	59.823	15.077	74.900
Dänemark	.	320.681	320.681
Dänisch-Westindien	10.575	927	11.502
Frankreich	190.245	385.394	575.639
Französisch-Westindien	45.221	7.423	52.644

Länder	Export in amerikanischen Schiffen	Export in fremden Schiffen	Gesammtwerth
	Dollar		
Deutschland	95.026	2,140.185	2,235.211
England	9.913.643	8,291.581	18,205.183
Schottland	.	55.570	55.570
Irland	67.561	5,315.416	5,382.977
Gibraltar	126.804	383.442	510.246
Neu-Schottland	12.607	70.654	83.261
Britisch-Westindien	642.276	166.807	809.083
Andere britische Besitzungen	.	18.150	18.150
Italien	462.282	809.308	1,271.590
Japan	41.535	.	41.535
Mexico	5.000	.	5.000
Niederlande	79.321	401.232	480.553
Holländisch-Westindien	14.225	.	14.225
Peru	15.128	.	15.128
Portugal	322.247	396.516	718.763
Russland	.	51.472	51.472
Spanisch-Domingo	743	.	743
Spanien	54.540	63.142	117.682
Cuba	1,018.155	40.185	1,058.340
Portorico	30.650	12.041	42.691
Schweden	.	64.712	64.712
Afrikanische Türkei	.	21.305	21.305
Vereinigte Staaten von Columbia	48.321	9.456	57.777
Venezuela	406.140	148.802	559.942

Der Export von Brodstoffen und Lebensmitteln, der seine eigenen Wege hat, erreichte in 1877 einen Werth von 10,689.954 und resp. 10,502.228 Dollar, gegen 15,995.215 und 12,218.199 Dollar im Vorjahre. Die ersteren zwei Summen vertheilen sich, wie folgt, auf die betreffenden Bestimmungsländer:

Länder	Brodstoffe	Lebensmittel
	Dollar	
Brasilien	2.320	4.260
Belgien	683.828	996.659
Chili	.	4.488
Dänemark	61.813	.
Frankreich	32.552	.
Französisch-Westindien	15.071	6.551
Deutschland	78.142	11.600
England	3,478.487	9,258.284
Schottland	35.539	.
Irland	5,034.230	.
Neu-Schottland	28.858	.
Britisch-Westindien	399.718	179.596
Niederlande	99.951	.
Holländisch-Westindien	7.382	1.380
Peru	.	110
Portugal	451.535	31

Länder	Brodstoffe	Lebensmittel
	Dollar	
Cuba	2.551	15.027
Portorico	7.970	10.878
Schweden	.	8.015
Vereinigte Staaten von Columbia	1.650	159
Venezuela	268.357	11.190

Der Import erreichte in 1877 eine Werthsumme von 20,124.151 Dollar. Zollpflichtige Waaren wurden für 16,871.218 Dollar, zollfreie für 3,252.933 Dollar eingeführt. Der eingehobene Zoll betrug 6,351.638 Dollar, gegen 7,389.189 Dollar in 1876 und 8,164.518 Dollar in 1875.

Die importirten Waaren unterscheiden sich in solche, welche direct nach dem Hafen von Philadelphia gebracht und theilweise daselbst consumirt oder nach dem Innern verschifft werden; dann in solche, die auf Rechnung dortiger Kaufleute nach New-York verschifft und von da aus in den Handel gebracht werden.

Der stärkste Importeur, der alle andern Länder weitaus überragt, ist England, dessen Einfuhrgüter fast ausschliesslich auf amerikanischen Schiffen anlangen. England zunächst stehen Cuba und Italien. Mit Rücksicht auf die einzelnen Herkunfts-Länder gestaltete sich der Import des Jahres 1877 bezüglich der Hauptartikel folgendermassen:

Waarengattung	Werth, Dollar	Waarengattung	Werth, Dollar
	England.		
Bücher	79.641	Edelsteine	45.983
Knöpfe, Metalle	67.868	Salz	555.830
Chemikalien und Droguen	466.735	Seidenmanufacte	390.057
Baumwollwaaren	1,053.398	Kohlensaure Soda	681.257
Porzellan und Steingut	64.885	Salpetersaure Soda (zollfrei)	40.199
Flachsmanufacte	953.878	Höllenstein	146.603
Früchte	194.770	Zinn in Barren (zollfrei)	33.878
Felle	57.136	Zinnplatten	1,495.470
Glas	49.728	Spirituosen	30.822
Roheisen	64.750	Weine	24.504
Stangeneisen	50.052	Rohe Schafwolle	277.806
Maschinen	79.046	Schafwollwaaren	1,647.161
Stahl- und Eisenwaaren	139.076	Chemikalien (zollfrei)	191.475
Leder und derlei Waaren	204.763	Weinstein (zollfrei)	89.297
Medicinalien (zollfrei)	80.925	Cochenille (zollfrei)	58.833
Opium	473.882	Gummi (zollfrei)	48.658
Papier	63.069	Häute (zollfrei)	475 566
Conserven	40.738		
	Neu-Schottland.		
Pflastersteine	10.925	Holz, unbearbeitetes	9.067
Kartoffeln	126.293	Holzwaaren	17.064
Brauner Zucker	12.805		
	Britisch-Westindien.		
Früchte	46.767	Asphalt	2.620
Salz	25.812	Kaffee	5.220
Brauner Zucker	32.129	Cocosnüsse	4.833
Melasse	222.200	Färbeholz	22.542
Grünspeisen	2.529		

Britisch-Ostindien.

Waarengattung	Werth, Dollar	Waarengattung	Werth, Dollar
Kaffee	10.319	Gewürze	42.892
Zinn	4.319		

Cuba.

Asphalt	2.936	Melasse	1,702.015
Früchte	3.442	Hörner und Knochen	3.914
Zucker	2,485.400	Cocosnüsse	3.395
Papier	3.510		

Italien

Chemikalien	175.009	Seife	16.407
Früchte	272.173	Wein	4.853
Marmor	65.866	Papier	89.985
Oel	6.674	Schwefel	333.282
Gemälde	8.010		

Deutschland.

Chemikalien	9.981	Musikalische Instrumente	4.388
Thonwaaren	15.758	Wollenmanufacte	29.752
Modewaaren	16.619	Chemikalien	29.663
Glas	7.778	Graphit	6.635
Eisenwaaren	6.722	Papier	39.585
Marmor	3.400	Steinsalz	20.624

Belgien.

Chemikalien	66.729	Glaswaaren	60.567
Thonwaaren	9.218	Eisen	221.693
Baumwollwaaren	19.390	Eisenwaaren	95.794
Leinenwaaren	3.543	Leder	8.744
Pelzwerk	24.717	Lebensmittel	14.807
Häute	55.937	Seidenwaaren	8.462
Haushaltungsgegenstände	7.384	Spirituosen	29.038
Gemälde	13.225	Wein	64.452
Papier	45.341	Wollenwaaren	13.714

Niederlande.

Chemikalien	20.843	Eisen	24.136
Thonwaaren	9.341	Spirituosen	9.158
Kaffee	5.491		

Oesterreich-Ungarn sandte Häute für 22.995 Dollar; ausserdem befindet sich unter den jährlichen Einfuhren aus Deutschland so mancher Industrieartikel von gleicher Provenienz, der über Hamburg oder Bremen seinen Weg nach Philadelphia nimmt, so dass sich die diesfällige Menge ziffermässig nicht nachweisen lässt.

Brasilien importirte Zucker für 16.291 Dollar; — Griechenland: Früchte für 31.294 Dollar; — Frankreich: Wein für 41.670 Dollar; — Französisch-Westindien: Zucker für 338.531 Dollar, Melasse für 9120 Dollar; — Peru: Soda für 172.659 Dollar; — Portugal: Kork für 39.575 Dollar, Wein für 3736 Dollar; —

Spanien: Früchte für 156.690 Dollar, Eisen für 30.656 Dollar; — **Portorico:** Zucker für 172.925 Dollar, Melasse für 50.313 Dollar; — **Schweden:** Eisenstangen für 5191 Dollar, altes Eisen für 13.702 Dollar, Eisenwaaren für 2393 Dollar; — **Venezuela:** Kaffee für 722.742 Dollar, Guano für 6150 Dollar.

Auf die einzelnen Einfuhrländer entfallen folgende Antheile an dem Gesammtwerth des Imports in Jahre 1877:

Länder	Einfuhr in amerikanischen Schiffen	Einfuhr in fremden Schiffen	Gesammtwerth
	Dollar		
Oesterreich-Ungarn	800	22.195	22.995
Belgien	10.610	796.562	807.172
Brasilien	.	16.327	16.327
Dänisch-Westindien	21	.	21
Grönland	.	104.674	104.674
Frankreich	9.357	34.925	44.282
Französisch-Westindien	168.037	179.669	347.706
Französische Colonien in Afrika	.	2.324	2.324
Deutschland	9 761	203.516	213.277
England	7,650.328	3,458.327	11,108.655
Schottland	.	412	412
Irland	.	167	167
Neu-Schottland	78.198	110 081	188.270
Britisch-Westindien	231.196	139.164	370.360
Britisch-Ostindien	.	67.741	67.741
Griechenland	.	31.249	31.249
Haïti	76.790	6.927	83.717
Italien	221.232	787.951	1,009.183
Niederlande	3.591	73.855	77.446
Niederländisch-Westindien	1.062	.	1.062
Peru	.	172.659	172.659
Portugal	.	45.226	45.226
Spanien	141.074	46.927	188.001
Cuba	3,667.778	558.420	4,226.198
Portorico	143.123	81.295	224.418
Schweden	11.556	13.639	25.195
Türkei	.	9.355	9.355
Columbia	.	7.048	7.048
Venezuela	312.338	418.529	730.867

Ein- und Ausfuhr des Jahres 1877 beschäftigte 1164 Schiffe mit 712.208 Tonnen. Die österreichisch-ungarische Flagge nimmt dabei bezüglich der Anzahl der Fahrzeuge die sechste Stelle ein; sie ist in Philadelphia sehr gesucht und erfreut sich überhaupt wegen der Redlichkeit und Pünktlichkeit der Bemannung eines besonderen Vorzuges.

Der gesammte Schiffsverkehr gestaltete sich im Jahre 1877, wie folgt:

Flagge	Schiffzahl	Tonnen
Amerikanische	469	238.887
Englische	277	199.016
Italienische	152	98.649
Schwedische	122	63.322

Flagge	Schiffzahl	Tonnen
Deutsche	49	30.039
Oesterreichisch-ungarische	46	28.537
Belgische	16	39.263
Russische	12	8.016
Dänische	11	3.487
Portugiesische	6	1.956
Holländische	2	355
Französische	1	397
Venezolanische	1	284
Zusammen	1164	712.208

Die Frachten für Getreide und Petroleum, jene zwei Artikel, welche in erster Linie ausgeführt werden, wechselten im Laufe des Jahres 1877 ziemlich bedeutend. Sie beziehen sich bei Getreide auf Cork oder Orders, bei Petroleum auf den Continent, d. i. Havre oder Hamburg, und standen in den einzelnen Monaten wie folgt:

	Getreide pr. Quarter à 480 Pfd.		Petroleum pr. 40 Gallonen	
	s.	d.	s.	d.
Januar	6	6	4	9
Februar	5	3	3	9
März	5	6	3	6
April	6	.	3	9
Mai	5	6	4	.
Juni	5	.	3	9
Juli	4	3	3	9
August	6	6	4	3
September	7	3	4	6
October	7	.	4	9
November	6	6	4	7
December	6	.	3	9

Folgende österreichisch-ungarische Industrieerzeugnisse werden gewöhnlich für den Markt von Philadelphia bezogen:

Perlmutterknöpfe in grossen Quantitäten; böhmisches Glas und Granaten, dann imitirte Edelsteine; Stickereien aus Graslitz bis zum Werthe von 20.000—30.000 Dollar; Leinen in geringerer Menge; Tücher und andere derlei Stoffe aus Reichenberg und Brünn; Teppiche und Shawls von Philipp Haas & Söhne in Wien; Rohrstühle von Thonet in Wien; Porzellan aus Böhmen; Meerschaumwaaren und Rauchrequisiten von Hartmann & Eidam in Wien; Ledergalanterie- und Bronzewaaren von Klein in Wien; Farben aus Triest.

Mit der Einfuhr von Wein und speciell von ungarischem Product wurde zu wiederholten Malen der Versuch gemacht, stets jedoch ohne Erfolg. Man consumirt in Philadelphia Rothweine aus Frankreich und Portugal, Weissweine vom Rhein.

Bankhäuser giebt es zu Philadelphia in grosser Zahl, eher mehr als 30. Manche derselben zeichnen sich durch eine wahrhaft luxuriöse Einrichtung aus. Ferner findet man daselbst 6 Sparcassen, 187 Versicherungsanstalten, darunter 96 gegen Feuerschäden und 65 für das Leben. Von commerziellen Instituten sind zu erwähnen: die Philadelphia-Börse, die Handelskammer-Börse, die Horn-Börse, das Handels-Collegium.

Der Geldmarkt zeichnete sich im Jahre 1877 durch ausserordentliche Gleichmässigkeit aus. Der Disconto war ebenfalls ziemlich fest und erhob sich bei Prima-

Papieren nicht über 6 pCt. Die Fonds der Banken wurden nie besonders stark in Anspruch genommen und Geld war in hinreichender Menge für alle Jene vorhanden, welche Pfänder bieten konnten. Gold schwankte nur sehr wenig und stand durchschnittlich auf 102 7/8.

In Eisenbahnpapieren trat während des Jahres 1877 eine ziemlich starke Deroute ein, welche durch mangelnde Fracht, Concurrenzbahnen und durch den Umstand verursacht wurde, dass viele Getreideladungen aus dem Westen über die Seen per Schiff kamen. Brände, Stockung des Kohlenhandels, Strikes etc. trugen dazu bei, um die Deroute zu einer allgemeinen zu machen. Einige Bahnen waren nicht im stande, Interessen zu zahlen. Die Actien waren im Laufe des Jahres folgendermassen notirt:

	Eröffnungs-Cours, Dollar	Niedrigster Cours, Dollar	Schlusscours, Dollar
Pennsylvania-Bahn	48 3/4	24 3/4	33 1/8
United Company of New-Jersey	138 1/2	109	120
Philadelphia-Erie	14 1/4	6	10
North Central	25	13	16 1/4
Lehigh-Valley	48	27	40 1/4
„ Navigation	31 7/8	15 3/4	18 3/4
Reading-Bahn	20	10	17
New Jersey Central	37 1/4	6	.
North Pennsylvania	50	35	37
Pittsburg	8 3/4	3 1/2	8
Hestonville	22	9	9 3/4

Von allen diesen Bahnen zahlten nur Lehigh-Valley und die United Company-Bahn Dividenden aus.

Der Bau einer neuen Concurrenzbahn von Pittsburg nach Baltimore, dem besten Bezirke, macht die Aussichten für diese Eisenbahnactien noch trostloser.

Schifffahrts- und Handelsverkehr von Sulina im Jahre 1877.

Sulina. Unter dem Einflusse der bedrohlichen politischen Verhältnisse ging zu Anfang 1877 der Handels- und Schifffahrtsverkehr auf der Donau, anstatt, wie in anderen Jahren, durch ausgedehnte Unternehmungen sich zu charakterisiren, nur ganz langsam von Statten.

Die Einkäufe von Kornfrüchten in Romanien geschahen nur in dem Masse, als Fahrzeuge eintrafen, um sie darauf zu verladen und zu versenden.

Am 29. April wurde aber die Verbindung zwischen Galatz und der unteren Donau auf Befehl des russischen Militärcommando unterbrochen, so dass im Jahre 1877 Schifffahrt und Handel auf dem Wege über Sulina nur während der ersten 4 Monate stattfand, darunter 2 Wintermonate, wo der Verkehr durch Eis gehemmt ist.

Während also das Jahr 1876 als ein Zeitraum zu betrachten ist, in welchem Handel und Schifffahrt in ausgedehntester Weise betrieben wurden, erwies sich 1877 als eine Periode höchster Unthätigkeit.

Im Ganzen sind während dieses Jahres 462 Schiffe von 183.777 Tonnen aus der Donau abgegangen, nämlich: 164 Dampfer von 134.172 Tonnen und 298 Segel-Schiffe von 49.605 Tonnen. Mittels derselben wurden 1,247.428 Quarter Cerealien

und Oelsaaten, 500.000 Kilogr. und 2500 Colli verschiedene Waaren im Gesammtwerthe von 16,395.000 fl. exportirt.

Gegenüber dem Jahre 1876 hat die Anzahl der Schiffe um 1410, die Tragfähigkeit um 575.100 Tonnen, endlich der Export um 4,241.216 Quarter Cerealien sich verringert. 128 Segelfahrzeuge und Dampfer, zusammen 91.109 Tonnen messend, haben im Hafen von Sulina Ladung eingenommen, ohne die Donau hinaufzufahren.

Durch die Kriegsoperationen wurden 93 Fahrzeuge von 13.941 Tonnen, und zwar 1 Dampfer von 199 Tonnen und 92 Segelschiffe von 13.742 Tonnen, in der Donau zurückgehalten. Keines dieser Schiffe, unter welchen sich 44 beladene von 5180 Tonnen befanden, gehörte der österreichisch-ungarischen Flagge an.

Mit Rücksicht auf die Nationalität der Fahrzeuge vertheilt sich der Schiffsverkehr des Jahres 1877 folgendermassen:

Flagge	Segelschiffe		Dampfer	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische	2	290	17	9.259
Englische	18	4.312	134	115.390
Französische	.	.	7	5.860
Griechische	146	28.158	3	1.083
Italienische	16	6.501	.	.
Norwegische	1	348	3	2.580
Russische	8	876	.	.
Samiotische	2	121	.	.
Türkische	100	8.255	.	.
Romanische	5	744	.	.
Zusammen	298	49.605	164	134.172

Die durch diese Schiffe vermittelte Ausfuhr umfasste folgende Gegenstände: 274.872 Quarter Weizen, 86.706 Quarter Roggen, 334.290 Quarter Mais, 519.056 Quarter Gerste, 13.708 Quarter Hafer, 4914 Quarter Bohnen, 2104 Quarter Hirse, 10.822 Quarter Rübsamen, 956 Quarter Leinsamen, 227.873 Stück Bretter, 336.420 Kilogr. Petroleum, 83.520 Kilogr. Mehl, 20 Ballen Schafwolle, 10.000 Oka gesalzene Fische, 46.500 Oka Theer, 12 Ballen Häute, 2664 Colli verschiedene Waaren.

Der locale Werth dieser Exportwaaren kann annähernd folgendermassen veranschlagt werden: Weizen 4,228.000 fl., Mais 4,580.000 fl., Gerste 5,800.000 fl., die übrigen Cerealien 1,167.000 fl., thierische und mineralische Producte 400.000 fl., die verschiedenen anderen Waaren 220.000 fl.

Von den ausgeführten Cerealien wurden in den einzelnen Donauhäfen folgende Mengen verladen: 18.241 Quarter in Häfen oberhalb Ibrails; 277.735 Quarter in Ibraila; 101.050 Quarter in Galatz; 52.029 Quarter in Reni, Ismail und Tultscha; 788.373 Quarter in Sulina.

Letztere Quantität vertheilt sich ihrer Provenienz nach folgendermassen: 531 116 Quarter aus Ibraila, 252.037 Quarter aus Galatz, 5220 Quarter aus Ismail.

Die von hier zur Ausfuhr gelangenden Cerealien werden in Lichterbooten und anderen derlei Fahrzeugen mittels eigener Dampfer nach Sulina remorquirt. Dieser Transportdienst, welcher eine immer grössere Wichtigkeit auf der unteren Donau gewinnt, verdient die volle Aufmerksamkeit der I. k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft, indem ihr durch denselben eine ernste Concurrenz bereitet wird.

Nach dem 29. April, an welchem Tage, wie bereits erwähnt, der Verkehr auf der Donau des Krieges wegen eingestellt wurde, blieb die Verbindung von hier mit Tultscha und den zum hiesigen Territorium gehörigen Dörfern wohl noch ein paar Wochen offen, und die Approvisionirung Sulina's ging unbehindert von Statten.

Bald darauf schloss sich aber ein immer engerer Gürtel um das ganze Gebiet, und als der Stadt auch noch eine Beschiessung drohte, flüchtete sich die christliche Bevölkerung auf Remorqueuren, Segelschiffen und Barken, so dass schliesslich von den 3000 Christen, welche der Platz ursprünglich beherbergt hatte, nur mehr 115, und zwar mit Inbegriff der Consularfunctionäre und der Mitglieder der europäischen Donaucommission sammt ihrem Personal, zurückblieben.

Die Theuerung der wenigen Lebensmittel, die noch zu bekommen waren, überstieg alle Begriffe. Schaffleisch kostete 1 fl., Kartoffeln 50 kr., Zucker 1 fl. 40 kr., Kaffee 3 fl., Alles pr. Kilogramm. Grünspeisen und Rindfleisch, dann auch Brennholz und Kohlen fehlten gänzlich.

Wirthschaftliche Lage von Dünkirchen im Jahre 1877.

Dünkirchen. Im Jahre 1877 sind hier 27 österreichisch-ungarische Handels-Fahrzeuge von 10.578 Tonnen erschienen; es hat somit gegen das Vorjahr eine Zunahme um 14 Schiffe und 5268 Tonnen stattgefunden. Nur eines dieser Fahrzeuge verliess den Hafen beladen, indem es Dünger von hier nach Civitavecchia exportirte; alle anderen gingen in Ballast nach englischen Kohlenhäfen, nach den Vereinigten Staaten und den Antillen.

Im Jahre 1877 wurde kein nationaler Kauffahrer an der diesseitigen Meeresküste von einem Unfalle betroffen; auch hat kein Verkauf eines solchen Schiffes stattgefunden.

Im Ganzen genommen, belief sich während des letztverflossenen Jahres die Zahl der Einläufe von Handelsschiffen im hiesigen Hafen auf 2242 von 622.682 Tonnen, gegen 2051 von 588.841 Tonnen in 1876. Die darnach zu Gunsten des Jahres 1877 sich ergebende Differenz von 191 Schiffen und 33.841 Tonnen ist derjenigen, welche für 1876 ausgewiesen wurde, nahezu gleich, wodurch dargethan erscheint, dass die Schifffahrtsbewegung im Hafen von Dünkirchen eines stetigen Aufschwunges sich erfreut.

Die Handelsmarine dieses Seeplatzes, welche am Schlusse des Jahres 1876 aus 261 Schiffen von 32.174 Tonnen bestand, hat sich bis Ende 1877 um 4 Schiffe verringert, dagegen an Tragfähigkeit der Fahrzeuge um 2854 Tonnen zugenommen.

An dem Stockfischfang in Island haben voriges Jahr 128 Schiffe von 11.295 Tonnen und mit einer Bemannung von 1850 Köpfen theilgenommen; leider war aber dabei der Verlust von 4 Fahrzeugen und 97 Personen zu beklagen. Die Privatwohlthätigkeit hat sich bemüht, im Wege öffentlicher Sammlungen die nöthigen Fonds zur thunlichsten Unterstützung der Hinterbliebenen jener Unglücklichen aufzubringen.

Wie schon seit mehreren Jahren, sind die für den Fischfang ausgerüsteten Fahrzeuge auch diesmal bereits im Monate Februar an ihren Bestimmungsort abgegangen, uneingedenk der vielen Unglücksfälle, welche auch im Jahre 1838 durch eine so frühzeitige Abfahrt veranlasst wurden, und in deren Folge damals eine ministerielle Verordnung erging, welche für die Zukunft den Abgang der Stockfischfahrer vor dem 1. April untersagte.

Diese Vorschrift war jedoch unglücklicher Weise im Laufe der Jahre bei den Fischern in Vergessenheit gerathen, und erschien es infolge der abermals eingetretenen Unfälle geboten, dieselbe neuerdings in nachdrücklicher Weise einzuschärfen.

Man behauptet, dass im Monate März der Fischfang, wenn er vom Wetter begünstigt wird, gemeiniglich ergiebig sei; wie aber die Erfahrung gelehrt hat, sind gerade während der Aequinoctialzeit die Witterungsverhältnisse im Allgemeinen

schlecht, so zwar, dass nicht nur der Fischfang unmöglich wird, sondern auch die Schiffe Havarien erleiden, wobei häufig Menschenleben verloren gehen.

Der Ertrag des letztjährigen Fischfangs war dem vom Vorjahre gleich, nämlich ungefähr 8000 Tonnen; auch bezüglich der Marktpreise des Fisches hat sich keine Aenderung ergeben.

Die Einfuhr von Oelkörnern mittels Dampfer war namentlich aus Indien sehr beträchtlich, und entschädigte so für den Ausfall in dem Import dieses Artikels vom Schwarzen Meere. Die Sendungen von der Ostsee und dem Mittelmeere hielten sich innerhalb der Grenzen der Vorjahre.

Die directe Zufuhr von Erdmandeln (nuclei arachis) von der Westküste Afrika's hat einigen Aufschwung erfahren; ein einziges österreichisch-ungarisches Handels-Fahrzeug betheiligte sich an derselben.

Schafwolle kam, gleichwie im Vorjahr, zumeist aus Algerien und Marocco.

Der Import von Guano, welcher in der ersten Jahreshälfte ziemlich bedeutend war, machte später fühlbare Rückschritte; dagegen herrschte in der Zufuhr von Chilisalpeter anhaltende Regsamkeit. Gleichwie in früheren Jahren, kam auch diesmal nichts von diesen beiden Artikeln unter österreichisch-ungarischer Flagge hieher.

Eine Ladung Fassdauben aus Fiume, die von einem nationalen Handelsfahrzeug nach Dünkirchen gebracht wurde, bedurfte einer ziemlich geraumen Zeit zu ihrer Löschung. Ausserdem, dass das Schiff sogar Liegegeld zahlen musste, entstanden auch Schwierigkeiten zwischen dem Absender und dem hiesigen Empfänger.

Da diese Fassdauben zur Herstellung von Tonnen für den Stockfischfang in Island bestimmt sind, so dürfte wohl eine einzige Ladung im Jahre für diesen Zweck ausreichen.

Auf dem Landwege (mittels Eisenbahn) kam eine namhafte Partie Balken aus Ungarn, welche zur Erneuerung der Verpfählung des Hafens verwendet wurden. Die Qualität dieses Holzes wurde hier so schön befunden, dass voraussichtlich auch künftighin der diesfällige Bedarf aus derselben Quelle bezogen werden wird.

Tannenholz wurde, wie gewöhnlich, blos aus Schweden, Norwegen und von der Ostsee bezogen.

Während des Jahres 1877 sind 173 Schiffe mit Holz beladen im hiesigen Hafen eingelaufen; es hat also in dieser Beziehung gegen 1876 mit 144 Schiffen eine Zunahme um 29 Schiffe stattgefunden. Für die letzten 6 Jahre stellt sich die Anzahl der diesfälligen Einläufe durchschnittlich auf je 170.

Die Preise der einzelnen Holzgattungen sind voriges Jahr stationär geblieben, und ihre Höhe, verbunden mit der Theuerung aller Materialien überhaupt, hat der Ausdehnung der Bauten geschadet.

Nach den Aufstellungen der Handelskammer von Dünkirchen beziffert sich die Ein- und Ausfuhr von Cerealien und Mehl in diesem Hafen für die letztverflossenen 2 Jahre folgendermassen:

	1876	1877	Zu- oder Abnahme in 1877
	Metrische Centner		Metrische Centner
Einfuhr	1,480.221	1,426.016	— 54.205
Ausfuhr	258.193	259.929	+ 1.736
Zusammen . .	1,738.414	1,685.945	— 52.469

Die einzelnen Hauptartikel dieser Ein und Ausfuhr waren:

	1876		1877	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
	Metrische Centner		Metrische Centner	
Mehl	3.108	9.564	166	94.636
Weizen	301.847	11.118	195.984	20.027
Roggen	31	35	13.567	1.538
Mais	377.688	8.364	322.576	13.525
Kartoffeln	20.010	158.296	16.216	51.785
Hülsenfrüchte	25.046	26.157	122.416	31.638
Hafer	17.257	1.638	211.971	4.297
Gerste	580.334	42.741	543.123	42.483

Die für das Jahr 1877 im Ganzen sich ergebende Abnahme der Einfuhr fällt zunächst auf Weizen, wovon ungefähr um $^1/_3$ weniger als in 1876 importirt wurde; dann in geringerem Masse auch auf Mais und Gerste. Bei Hülsenfrüchten und Hafer ist dagegen eine erhebliche Steigerung der Zufuhren eingetreten.

Die letztjährige Getreideernte im Arrondissement Dünkirchen lieferte ein mittleres Ergebniss; Gewicht und Güte der Körner sind ziemlich befriedigend. Der Hektoliter Weizen wog durchschnittlich 76·70 Kilogr., gegen 79·38 Kilogr. in 1876; 75·75 Kilogr. in 1875; 78·40 Kilogr. in 1874; 77·71 Kilogr. in 1873; 76·82 Kilogr. in 1872. Somit stehen sich die Jahre 1877 und 1872 in dieser Beziehung ziemlich gleich.

Die Kartoffelkrankheit trat schwächer als in den nächstfrüheren Jahren auf; vom Colorado-Kartoffelkäfer (Doryphora decemlineata) zeigte sich glücklicherweise keine Spur.

Durch einen Erlass der französischen Regierung vom 11. August 1877 wurde das im Jahre 1875 gegen die Vereinigten Staaten und Canada ergangene Verbot der Kartoffeleinfuhr auch auf Deutschland ausgedehnt.

Die Lage des Viehhandels hat im Jahre 1877 eine Besserung erfahren; alle Gattungen Thiere, namentlich aber Hämmel und Kälber, stiegen im Preise und erreichten im Durchschnitt die Notirungen des Jahres 1873.

Als im Januar 1877 durch einen Trieb russisches Hornvieh, welches in Hamburg mit der Bestimmung nach London eingeschifft wurde, die Rinderpest sich nach Deutschland und England verpflanzte, verfügte die französische Regierung sofort das Verbot der Einfuhr von Rindern und Schafen aus jenen zwei Ländern.

Wiebald jedoch die Krankheit in Deutschland wieder erloschen war, wurde (im Mai 1877) der Viehimport aus jenem Lande wieder freigegeben, gleichzeitig aber an der französischen Grenze ein Sanitätsdienst organisirt, um Frankreich vor dem Eindringen der Epizootie möglichst zu bewahren.

Dank diesen Vorsichtsmassregeln, blieb der Viehstand des Arrondissement Dünkirchen im vorigen Jahre von der Heimsuchung durch ansteckende Krankheiten verschont.

Zum erstenmal seit vier Jahren hatte dieser Bezirk wieder eine gute Futterernte; stellenweise lieferten die Wiesen ein ganz ausnahmsweises Erträgniss.

Die ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnisse, in welchen sich die Rübenzuckerindustrie bewegt, haben auch im letzten Jahr nicht aufgehört, auf ihr zu lasten; anderseits fiel auch die Runkelrübenernte im Allgemeinen nur mittelmässig aus.

Die Gesammtproduction von Zucker unter Nr. 13 stellt sich für die Zeit vom 1. September bis Ende December 1877 und im Vergleich zur entsprechenden Periode des Vorjahrs folgendermassen:

Departements	Anzahl der Fabriken in Betrieb	Anzahl der Fabriken ausser Betrieb	Gesammtproduction Kilogramm
Aisne	89	—	71,827.814
Nord	151	5	87,332.649
Oise	38	—	27,568.340
Pas de Calais	94	2	53,232.962
Somme	65	—	47,446.660
Andere	65	—	51,783.708
Zusammen	502	7	339,192.133
Dagegen im Vorjahre	496	20	254,862.029

Ueber den Hafen von Dünkirchen wurden voriges Jahr 35,624.764 metr. Ctr. Rübenzucker exportirt, gegen 28,813.209 metr. Ctr. in 1876. Diese Ausfuhr fand in der Richtung nach England, und zwar hauptsächlich mittels Dampfschiffen, statt.

Die Flachs- und Jutespinnerei hat auch im Jahre 1877 ihre günstige Lage bewahrt. Die regelmässigen Dampfer haben in Erzeugnissen dieser Branche eine lebhafte Ausfuhr vermittelt, welche zumeist nach England, theilweise auch nach Holland gerichtet war.

Die Verbesserungsarbeiten im Hafen von Dünkirchen wurden während des letztverflossenen Jahres mit Eifer fortgesetzt. Das neue schwimmende Dock, wofür sich das Bedürfniss immer lebhafter zeigt, dürfte noch im Laufe des Jahres 1878 eröffnet werden. Von betheiligter Seite wurden sogar Schritte gethan, um eine Erweiterung der ursprünglich projectirten Anlage zu erwirken, und es ist Hoffnung für die Erfüllung dieses ganz begründeten Wunsches vorhanden.

Eine zweite Arbeit, deren Vollendung ebenfalls in naher Aussicht steht, ist die Herstellung eines Ausladequai's auf der Westseite des Hafens, wo sich früher ein Pfahlwerk befand. Durch diesen Verbesserungsbau wird es möglich gemacht, 15 grosse Dampfer in einer Linie unterzubringen. Ein ähnlicher Quai dürfte später auch auf der entgegengesetzten Seite des Hafens angebracht werden.

Die Steinkohlengruben des Norddepartement haben im Jahre 1877 eine Ausbente von 3,228.929 Tonnen geliefert. Da man annimmt, dass ein Arbeiter in einem Jahre 160 Tonnen Kohlen zu Tage fördert, so ergieht sich im Verhältniss zur gewonnenen Menge eine Anzahl von beiläufig 20.000 Personen, welche in diesen Gruben Beschäftigung fanden.

Ueber Dünkirchen findet ein bedeutender Kohlenexport nach Brest, Cherbourg, Lorient, Rochefort, sowie nach den französischen Colonien statt.

Die Creditverhältnisse von Dünkirchen, wie überhaupt des ganzen Norddepartement, erwiesen sich auch während des letztverflossenen Jahres als fest und nutzbringend. Handel und Industrie erfuhren Seitens der Verwaltung der Generalmagazine fortwährend eine ausreichende Begünstigung und Unterstützung.

Handels- und Schifffahrtsbewegung von Odessa im Jahre 1877.

Odessa. Das Jahr 1877 war für den hiesigen Platz eine ganz exceptionelle Periode. Die seit 5 Jahren auf allen wirthschaftlichen Gebieten andauernde Krise

hatte sich bis zum äussersten Grade verschärft. Das Geschäft verfiel in eine leicht begreifliche Erschlaffung, aus welcher es nur in einzelnen Momenten sich emporzuheben bestrebte.

Selbst aus den bedrängtesten Zeiten des Krimkrieges erinnert man sich nicht einer solchen Situation. Das Jahr 1877 theilt sich für Odessa und Südrussland überhaupt in zwei von einander verschiedene Abschnitte, deren erster die Zeit von Januar bis April, der zweite die übrigen 8 Monate umfasst.

Der Import bewegte sich während der ersten viermonatlichen Periode in engen Grenzen; sei es, dass man sich gegen Ende 1876 im Hinblick auf die bevorstehenden Zollzahlungen in Gold reichlicher als sonst bevorräthigt hatte; sei es, dass man zu Anfang des letztverflossenen Jahres trotz aller beunruhigenden Symptome nicht ernstlich an den Ausbruch des Krieges glaubte; kurz, der Import schleppte sich nur langsam fort, als mit einem Male der Seeweg durch die Blockade gesperrt und gleichzeitig die Eisenbahnen dauernd und fast ausschliesslich militärischen Zwecken dienstbar gemacht wurden. Es war gleichsam ein Blockade zu Land und zu Wasser, unter deren Druck sich die zweite Periode abwickelte.

Wie geringfügig die Waareneinfuhr war, lässt sich schon daraus entnehmen, dass deren Gesammtwerth nur 13,424.700 Rubel betrug, gegen 51,132.400 Rubel im Vorjahre. Folgerichtig ergaben auch die Zolleinnahmen einen bedeutenden Ausfall, nämlich blos 1,619.065 Rubel, gegen 5,798.142 Rubel in 1876.

Der nachstehende Ausweis enthält die Einzelheiten der Waareneinfuhr nach Odessa in den letztverflossenen 2 Jahren:

Waarengattung		1877 Menge	1877 Werth, Rubel	1876 Menge	1876 Werth, Rubel
Thee	Pud	14.688	587.543	60.120	2,405.067
Kaffee	„	31.761	476.427	65.995	989.935
Reis	„	50.314	110.692	217.987	479.572
Baumöl und andere Oele	„	111.742	949.939	266.018	2,128.161
Wein in Fässern	„	12.678	101.429	106.838	854.707
Wein in Flaschen	Stück	4.074	6.111	23.637	35.471
Champagner in Flaschen	„	17.187	32.967	59.594	148.985
Geistige Getränke	Pud	713	47.693	4.070	244.651
Geistige Getränke in Flaschen	Stück	4.911	3.437	17.665	35.030
Frisches Obst	Pud	216.159	540.398	443.422	1,026.043
Verschiedene Früchte	„	3.042	6.084	610.742	2,718.223
Johannisbrod	„	34.962	69.918	175.829	351.659
Tabak in Blättern	„	29.327	879.810	171.605	8,520.251
Cigarren	„	35	7.107	170	34.037
Gegerbtes Leder	„	2.018	94.372	11.620	514.503
Rohe Häute	„	.	.	134	810
Lederwaaren	„	.	.	2.534	254.566
Rohe Baumwolle	„	137.283	960.981	1,002.863	5,847.930
Baumwollgarn	„	7.258	367.358	20.282	909.587
Baumwollmanufacte	„	716	14.326	39.824	745.703
Leinenmanufacte	„	251.755	30.521	10.705	163.993
Schafwollmanufacte	Pud	1.995	167.578	6.803	641.883
Seidenmanufacte	„	95	95.731	498	360.300
Fertige Kleidungsstücke		.	136.602	.	85.311
Säcke aus grober Leinwand	„	250.301	2,503.014	166.604	1,066.041
Goldwaaren		.	3.610	.	61.540

Waarengattung		1877 Menge	1877 Werth, Rubel	1876 Menge	1876 Werth, Rubel
Silberwaaren		.	3.871	.	17.514
Goldene Taschenuhren	Stück	1.779	35.580	1.798	71.920
Silberne Taschenuhren	„	4.189	41.890	3.436	34.360
Schwarzwälder Uhren	„	2	4	.	.
Uhrwerke	„	258	498	1.944	3.888
Rohes Eisen	Pud	523.347	826.405	971.298	1,578.845
Drainageröhren	„	9.109	9.109	117.992	117.992
Eisenblätter	„	1.063	4.254	49.164	196.656
Waaren aus Eisen, Stahl, Kupfer, Zinn oder Zink	„	8.626	113.169	86.454	739.022
Blechwaaren	„	1.038	20.757	17.885	260.860
Glaswaaren	„	7.968	91.092	45.861	554.143
Geschmiedetes Eisen	„	16.017	96 106	69.109	414.657
Schmergel	„	3.328	33.280	19.278	192.789
Fayence	„	6.301	60.222	37.387	300.514
Porzellanwaaren	„	86	2.354	1.092	22.369
Tischler- und Drechsler-Arbeiten	„	1.035	21.530	7.537	148.935
Chemische Producte	„	57.392	191.768	617	1.544
Droguen	„	415	20.770	544	27.713
Farbstoffe	„	31.805	205.510	56.356	114.596
Töpferwaaren	„	245	8.583	4.295	96.013
Stärke und Kartoffelmehl	„	3.909	11.729	22.991	68.974
Gummiwaaren	„	1.152	64.016	4.120	41.201
Carton	„	92	92	13.651	109.212
Schreibpapier	„	770	7.703	705	21.160
Cigarrettenpapier	„	4.839	145.180	17.825	534.866
Alabaster-, Gyps- und Marmorarbeiten	„	1.083	86.852	738.107	738.107
Tauwerk	„	707	7.072	8.204	82.045
Weihrauch	„	4.527	36.718	6.359	50.876
Kolophonium	„	12.697	15.237	11.085	13.302
Naphta	„	4.889	24.446	14.906	74.533
Petroleum	Kisten	4.342	26.054	30.498	1,829.898
Kerzen, Fackeln und Dochte	Pud	2.868	28.680	10.310	103.106
Zündwaaren	„	5.844	46.754	28.599	228.796
Siegellack	„	172	2.072	87	1.052
Maschinen, Modelle und Apparate	„	24.264	87.458	126.530	386.031
Claviere	Stück	21	4.200	135	27.000
Equipagen	„	3	2.420	10	12.000
Steinkohlen	Pud	4,791.183	958.236	13,686.336	2,737.267
Brennholz	„	.	.	6.503	16.666
Pelzwerk	„	36	4.372	149	184.185
Gesalzene und marinirte Fische	„	3.924	61.081	17.719	203.366
Verschiedene Waaren		.	1,828.264	.	8,142.519

Die constante Unterbrechung des Gütertransports zur See hat zu manchen Erfahrungen geführt, welche sich der Handel in Hinkunft eventuell wird zu Nutze

machen können. Der Waarenverkehr mit Südrussland hat während des Krieges andere Richtungen eingeschlagen.

Königsberg war der eigentliche Hafen für diese Gebiete und Woloczisk der Grenzpunkt, über welchen, soweit die Verhältnisse es erlaubten, der Waarenzug nach und aus Mitteleuropa sich bewegte.

Viele Waaren z. B., welche früher lediglich aus England und Belgien bezogen wurden, weil die billige Seefracht ihnen zu gute kam, wurden jetzt fast ausschliesslich von Oesterreich-Ungarn und Deutschland geliefert; so insbesondere Eisen und Kohle.

Ob sich bei der Höhe der Landfracht die neu eingegangenen Beziehungen in Zukunft werden aufrecht erhalten lassen, ist schwer zu bestimmen. Immerhin ist, wenn nichts Anderes, so doch der eine Vortheil erzielt worden, dass Geber und Nehmer sich und die Art und Weise ihres Operirens gegenseitig kennen lernten, wonach unter gegebenen Combinationen die weitere Pflege der Kundschaft als nicht unwahrscheinlich sich erweisen könnte.

Der Waarenexport erreichte einen Werth von 14,609.899 Rubel, gegen 55,679.400 Rubel in 1876. Während der ersten 2 Monate des vorigen Jahres war das Cerealiengeschäft in Odessa äusserst beschränkt. Der Umstand, dass man über geringe Vorräthe verfügte, und die geschraubten Forderungen der Eigner hatten die Transactionen derart gehemmt, dass sich dieselben zumeist nur auf Kaufoperationen bezogen, durch welche man die Ladung der gecharterten Schiffe zu vervollständigen suchte.

Der März brachte eine grössere Bewegung auf den Markt, welche im April ganz bedeutende Dimensionen annahm. Bei einer stets ausgesprochenen Tendenz zur Hausse war in den Geschäften eine ausserordentliche Belebtheit wahrzunehmen. Man zahlte den Tschetwert Weizen (Hirka) zuletzt mit 12·20 Rubel, somit um 20 pCt. theurer als im Jannar.

Durch die Thätigkeit, welche hier herrschte, wurden die vorhandenen Vorräthe erschöpft, so dass gegen Ende April kein disponibles Getreide am hiesigen Markte zu finden war.

Man beschäftigte sich schliesslich nur mehr mit der Expedition der umgesetzten Waaren, und am 4. (16.) Mai, dem von der Pforte für die Abfahrt der fremden Schiffe gewährten Termin, waren die hiesigen Magazine ganz leer.

Mit dem nächstfolgenden Tage begann die Periode der Unthätigkeit. In den ersten 2 Monaten dieses Zeitabschnittes verfolgte man mit dem grössten Interesse den Fortschritt in der Entwicklung der Saaten.

Schon im Juni war nach den von allen Seiten einlangenden günstigen Nachrichten eine reiche Ernte in erfreulicher Aussicht, und in der That sind die gehegten Hoffnungen nicht getäuscht worden.

Die letztjährigen Ernteresultate in Südrussland sind im Ganzen sehr befriedigend gewesen; ja in einzelnen Gegenden war der Ertrag so gross, dass man sich genöthigt sah, aus Mangel an Arbeitskräften einen Theil der Früchte auf den Feldern zurückzulassen.

Leider haben es die Verhältnisse nicht gestattet, aus diesem Erntereichthum den naturgemässen Nutzen zu ziehen. Ermuthigt durch die steigende Tendenz, welche sich auf ausländischen Märkten äusserte, hatte sich die Speculation zwar in Operationen eingelassen, vermochte aber aus denselben die erhofften Vortheile nicht zu ziehen, denn der Umstand, dass die Eisenbahn fast ausschliesslich zu militärischen Zwecken verwendet wurde, hatte zur Folge, dass der grösste Theil der aufgegebenen Getreidemengen entweder viel zu spät abgefertigt wurde, oder aber 2 bis 3 Monate auf Zwischenstationen allen Einflüssen des Wetters ausgesetzt blieb und so zumeist verdarb.

Menge und Werth der aus Odessa im Jahre 1877 exportirten Bodenfrüchte stellt sich im Vergleich zum Vorjahre, wie folgt:

Fruchtgattung	1877 Menge, Tschetwert	1877 Werth, Rubel	1876 Menge, Tschetwert	1876 Werth, Rubel
Weizen	514.717	6,176.610	2,934.059	38,142.767
Roggen	36.535	219.313	504.404	3,026.424
Rapssaat	49.870	498.700	92.136	921.365
Weizenmehl	47.756	764.096	116.540	1,576.304
Erbsen	10.120	80.960	18.380	137.044
Leinsaat	12.260	147.120	41.126	493.512
Hafer	222.286	666.858	187.310	749.242
Gerste	116.987	467.948	427.182	2,029.116
Mais	184.064	736.256	315.783	1,499.971
Hirse	.	.	3.379	20.274
Kleie	32.040	64.080	70.557	141.114
Zusammen	1,226.635	9,821.941	4,710.856	48,737.133

Die Getreidepreise (pr. Tschetwert) gestalteten sich in beiden Jahren folgendermassen:

	1877 Rubel	1876 Rubel
Weizen (Hirka)	7·27—10·48	6·50—12·62
Roggen	5·50— 7·50	5·30— 8·55
Mais	5 — 6	4·45— 6
Hafer	3·20 – 3·50	4·10 — 5·10
Gerste	3·50— 4·50	4·05 — 5·30
Leinsaat	11 —14·50	9·35—13·15
Rapssaat	6·25— 7·50	5·75 — 7·75

Von Hirka befanden sich mit Jahresschluss in erster und zweiter Hand 548.000 Tschetwert (gegen 35.200 Tschetwert in 1876) am Platze vorräthig. Die Preise waren trotz der herrschenden Geschäftslosigkeit ziemlich hoch, 7·27—10·50 Rubel per Tschetwert. In Arnaut und Winterweizen ist nichts gemacht worden.

Roggen eröffnete mit 55—58 Kopeken pr. Pud, stieg aber plötzlich wegen der grossen Lieferungen für die Armee bis auf 70 Kopeken. Bis zu Ende des Jahres machte sich wieder eine weichende Tendenz geltend, so dass 55—60 Kopeken pr. Pud berechnet wurde. Der Roggenvorrath am Jahresschlusse überstieg nicht 57.000 Tschetwert.

Mais ist nur in sehr geringen Quantitäten nach Odessa gebracht worden, und scheint andere Richtungen genommen zu haben, weshalb die Geschäfte in dieser Frucht unbedeutend zu nennen sind. Die 1877er Maisernte war übrigens nur eine mittelmässige. In das neue Jahr wurde ein Vorrath von 88.000 Tschetwert Mais übertragen.

Von den 20.000 Tschetwert Hafer, welche zu Ende 1877 verfügbar blieben, stammte die Hälfte von der Fechsung des Vorjahres her, das Uebrige war neue Frucht.

Hafer ist voriges Jahr gut gerathen, doch ist ein grosser Theil davon auf den Feldern verfault, und was eingeheimst wurde, sollte erst im nächsten Frühjahr zum Drusch gelangen; ein Umstand, der sich übrigens hierzulande in reichen Erntejahren fast jedesmal wiederholt. Dem ist es auch zuzuschreiben, dass die Haferzufuhren bis zum Jahresschlusse äusserst gering blieben.

Was die Güte des 1877er Hafers anbelangt, so scheint, nach dem verbliebenen Vorrath der neuen Fechsung (10.000 Tschetwert) zu urtheilen, die Schwere eben nicht eine hervorragende Eigenschaft desselben zu sein, indem auf einen Tschetwert höchstens 5½ Pud gehen. Die Farbe ist nicht sehr hell.

Auch die Gerste der letzten Ernte ist nicht schwer; der Tschetwert wiegt nicht mehr als etwa $7\frac{1}{2}$ Pud und ist von gelblicher Farbe. Der Vorrath am 31. December 1877 betrug 178.000 Tschetwert.

Oelsaaten waren seit dem Monate Juni Gegenstand einer regen Nachfrage; es blieb ein Vorrath von je 20.000 Tschetwert Lein- und Rapssaat.

Der hiesige Gesammtvorrath von Cerealien belief sich am 31. December 1877 auf 988.000 Tschetwert, gegen 115.200 Tschetwert in 1876 und 1,608.900 Tschetwert in 1875. Drei Viertel dieser Getreidemenge sind mittels gewöhnlicher Fuhrwerke aus der Umgebung Odessa's hieher gebracht worden.

Das bessarabische und polnische Getreide, welches in normalen Zeiten einen das hiesige Geschäft belebenden Gegenstand bildet, wurde voriges Jahr am Productionsorte verkauft oder schlug andere Richtungen ein.

Grosse Ankäufe von Hirka wurden in den Gouvernements Charkoff und Pultawa zu Preisen von 10·78—10·95 Rubel pr. Tschetwert im Gewichte von 9·30—10 Pud gemacht. Der grösste Theil dieser Waare verblieb in den Speichern der Productions-Orte, um nach Eröffnung der Schifffahrt von dort weiter expedirt zu werden.

In den übrigen Handelsartikeln gestaltete sich die letztjährige Ausfuhr gegenüber derjenigen von 1876 in nachstehender Weise:

Waarengattung		1877		1876	
		Menge	Werth, Rubel	Menge	Werth, Rubel
Talg	Pud	38.910	194.553	21.369	10.687
Spiritus	„	59.490	173.960	176.767	451.295
Lebende Thiere . . .	Stück	8.602	34.608	15.384	84.231
Rohe Häute	Pud	18.785	75.141	6.353	25.415
Schafwolle, gewaschen .	„	26.685	226.850	106.042	1,060.426
„ nicht gewaschen	„	18.390	58.730	228.217	1,768.684
Tauwerk	„	11.300	22.601	46.296	92.592
Eisenwaaren	„	.	.	595.009	208.253
Seife	„	5.178	15.513	18.996	64.586
Gepresster Caviar . . .	„	962	25.031	8.310	220.215
Rohe Seide	„	797	119.550	1.263	179.450
Gesalzene Fische . . .	„	26	104	27.681	110.726
Butter	„	4.086	24.525	14.090	140.908
Holzwaaren	„	.	.	185.230	370.460
Verschiedene Waaren .		.	3,816.792	.	2,154.373
Zusammen . .		.	4,787.958	.	6,942.301

Infolge der durch die Mobilisirung der russischen Armee veranlassten Unterbrechung des Waarenverkehrs auf der Odessa'er Eisenbahn während der letzten drei Monate des Jahres 1876 war der grösste Theil der zum Export bestimmten Artikel erst im Januar hier angekommen. So Wolle, Talg und namentlich Zucker.

Von letzterem Artikel hatten sich hier plötzlich ca. 250.000 Pud angehäuft, ein Vorrath, wie er in solcher Menge vorher nie in Odessa gesehen wurde. Die nächste Folge davon waren sinkende Preise; viele Geschäfte wurden zu 4·25 Rubel pr. Pud (die Accise pr. 80 Kopeken inbegriffen) abgeschlossen.

Die in den ersten zwei Monaten des vorigen Jahres exportirte Menge Zucker belief sich auf 812.000 Pud, wovon der Constantinopeler Markt etwa 150.000 Pud abnahm. Marseille und Genua haben mehr als 400.000 Pud erhalten, und der Rest ist meist nach England gegangen. Auf dem Landwege soll während dieser Zeit mehr als das Doppelte exportirt worden sein.

Im Allgemeinen haben diese Geschäfte sowohl für den Exporteur, wie für den Fabrikanten die besten Resultate gehabt, indem trotz der überreichen Ernte des Jahres 1876 die Waare zu sehr vortheilhaften Preisen Abnahme fand.

Leider kann von der neuen Campagne, welche im September 1877 begann, nicht ein Gleiches gesagt werden; denn die 1877er Runkelrübenernte fiel um 35 bis 40 pCt. geringer aus als die vorhergehende und blieb um etwa 25 pCt. gegen eine mittlere Ernte zurück. Die Fabrikanten fingen an, um 4·20 Rubel loco Station zu verkaufen; später wurde Zucker in Kiew mit 4·50—4·60 Rubel pr. Pud notirt.

Der gänzliche Mangel an Transportmitteln hatte jedoch eine starke Baisse zur Folge; die Waare fiel bis auf 4·10 und 4 Rubel, aber selbst zu solchem Preise fanden sich keine Käufer, indem der ungünstige Stand der Wechselcourse für Expeditionen nach dem Auslande nicht convenirte.

In Schafwolle sind in den ersten Monaten des vorigen Jahres grosse Geschäfte entrirt worden; dann aber trat auf dem Markte wieder Ruhe ein, denn der Verkehr war gehemmt, und die Waare blieb entweder hier oder in den Mittelstationen liegen.

Wie bereits erwähnt, war die Schifffahrt blos in den ersten vier Monaten des Jahres 1877 offen. Der hiesige Seeverkehr mit dem Auslande wurde während dieser Zeit durch 290 Schiffe von 193.665 Tonnen vermittelt, unter welchen sich 185 Dampfer von 174.132 Tonnen und 105 Segelschiffe von 19.533 Tonnen befanden.

Nach Flaggen gesondert, und im Vergleich zum Vorjahre stellt sich diese Schifffahrtsbewegung folgendermassen dar:

	1877				1876			
Flagge	Segelschiffe		Dampfer		Segelschiffe		Dampfer	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Oesterreichisch-ungarische .	1	305	18	16.212	120	50.426	87	64.947
Russische . .	6	239	28	31.109	26	3.737	131	263.510
Englische . .	3	1.136	108	90.841	34	11.219	288	261.167
Italienische . .	22	8.019	12	11.665	162	70.394	42	43.479
Türkische . .	20	1.204	.	.	87	8.579	.	.
Griechische . .	46	5.570	.	.	75	15.460	1	64
Deutsche . . .	1	265	.	.	3	1.854	10	8.821
Schwedisch-norwegische . .	1	419	.	.	19	6.466	8	7.123
Belgische . .	.	.	6	6.595	.	.	24	29.350
Holländische .	.	.	.	.	.	.	19	18.407
Französische .	.	.	.	.	1	300	48	73.057
Dänische . .	.	.	.	.	.	.	1	982

An der Hafenbewegung des Jahres 1877 betheiligte sich die österreichisch-ungarische Flagge mit 19 Schiffen von 16.517 Tonnen in der Anfahrt und mit 23 Schiffen von 18.732 Tonnen in der Abfahrt. Die Zahl der Dampfer war beim Ein- und Auslauf 18 von 16.212 Tonnen; dagegen zählte man an Segelschiffen 1 von 305 Tonnen bei der Ankunft und 5 von 2520 Tonnen bei der Abfahrt. Zwischen Odessa und den österreichisch-ungarischen Häfen haben nur 2 Dampfer von 2405 Tonnen direct verkehrt.

Der Frachtenmarkt war im Januar 1877 wegen Mangel an Waaren sehr still; man zahlte für Dampfer 27 s. 6 d. pr. Tonne Talg nach Antwerpen oder London. Gegen Ende des genannten Monats bot sich, wie bereits bemerkt wurde, eine ziemlich bedeutende Menge Zucker zum Export dar, wodurch sich die Frachten etwas hoben, so dass Dampfer zu 3 Francs nach Genua und zu 30 s. nach Antwerpen und London gechartert wurden.

Im Februar war die Rhede zugefroren und wenige Schiffe lagen im Hafen. Die Frachten stiegen bis auf 40 s. nach England.

Bis Ende März erhielten sich die Frachtpreise unverändert auf 37 s. 6 d. bis 40 s. nach England und 3 Francs nach dem Mittelmeere. Man begann über die Mai- und Junifrachten zu verhandeln, aber die politischen Nachrichten hemmten bald jede Operation.

Der Mangel an disponiblen Schiffen wurde nach und nach fühlbar und schon am 1. April notirte man nach England und Antwerpen 80 s. Einige Dampfer, deren baldige Ankunft man angemeldet hatte, wurden um diesen Preis gechartert.

Inzwischen kam die Blockade, und die wenigen Schiffe, welche noch hier lagen, waren genöthigt, entweder leer oder mit unvollständiger Ladung abzugehen.

Der Geldmarkt war in erster Linie durch die politischen Verhältnisse beeinflusst; die Speculation und selbst die Nachfrage folgte nur den durch sie gegebenen Impulsen.

Zu Anfang des Jahres war die russische Valuta verhältnissmässig schwach; London wurde mit 8·22 Rubel, Paris mit 309 Francs notirt.

Sobald sich eine friedliche Tendenz wahrnehmen liess, stieg zwar der Rubel im Werthe; als aber im April der Krieg erklärt und der Hafen von Odessa gesperrt wurde, erwartete man die völlige Einstellung der Bankoperationen, weil sie im Export keine Nahrung finden konnten.

Doch geschah gerade das Gegentheil. Die freien Capitalien warfen sich auf die Speculation und die Arbitrage nahm einen selbst in Friedenszeiten ungewohnten Aufschwung.

Da begann die eigentliche Entwerthung der russischen Valuta. London stieg bis auf 9·32½ Rubel und Paris sank auf 269 Francs. Die Baisse des Rubels erreichte ihren tiefsten Stand, als nach den Kriegsereignissen im September eine Winter-Campagne wahrscheinlich wurde. Zu Anfang October war London mit 10·75 Rubel, Paris mit 234 Francs notirt.

Die russischen Siege haben der inländischen Valuta wieder emporgeholfen. Nach der Einnahme von Kars und der Capitulation von Plewna galten Londoner Devisen wieder 9·65 Rubel, Pariser 260 Francs. Später gab es neuerliche Schwankungen der Course, für London zwischen 9·65 und 9·80, für Paris zwischen 260 und 258 Francs.

Die öffentlichen Fonds in Russland haben voriges Jahr eine den Wechselcoursen ganz entgegengesetzte Bewegung gehabt. Zu Anfang entwerthet, hoben sie sich nach und nach in ungewohnter Weise, so dass sie Preise erreichten, die in Friedenszeiten selten sind.

Diese Hausse ist vornehmlich dem Vertrauen zuzuschreiben, welches man in die Solidität der hiesigen Creditinstitute setzt, und überdies auch den bedeutenden Ankäufen von Werthpapieren, welche die Armeelieferanten zur Garantirung ihrer Unternehmungen gemacht haben.

Auf dem Geldmarkte hat sich neben einem grossen Geldüberschuss ein nicht zu verkennendes Misstrauen seitens des Handels geltend gemacht. So ist es Thatsache, dass, während für Vorschüsse auf auswärtige Fonds oder Devisen Geld sehr leicht und oft sogar unter dem bankmässigen Satze zu bekommen war, man mit den besten Unterschriften versehene Wechsel nur sehr schwer escomptiren konnte. Die Besorgniss wegen eines Bombardement der Stadt Odessa bewirkte, dass Jedermann es vorzog, seine Geldfonds zur freien Verfügung zu halten.

Uebrigens hat in dieser Beziehung Odessa nicht eine Ausnahme gemacht; dieselbe Thatsache zeigte sich auf den Hauptmärkten Europa's, wo man einerseits einen Geldüberfluss mit Anhäufung von Capitalien und andererseits eine ausserordentliche Zurückhaltung in deren Begebung wahrnehmen konnte.

Wirthschaftliche Verhältnisse der Provinz Almeria im Jahre 1877.

Almeria. So erfreulich auch im Frühjahr 1877 die Aussichten auf die zu erwartende Getreideernte sich gestalteten, wurden doch durch die darauffolgende langwierige Trockenheit alle schönen Hoffnungen vernichtet, indem drei Viertheile der zu Felde stehenden Saaten verdarben.

Dies bewirkte eine sehr lebhafte Zufuhr, und da infolge dessen der Markt jederzeit hinlänglich versorgt war, hielten sich auch die Preise der einzelnen Fruchtgattungen auf einem mässigen Stande. In den Herbstmonaten notirte man pr. Fanega: Weizen 52 Realen, Gerste 25 Realen, Mais 28 Realen, Roggen 36 Realen.

Durch die neu angelegte Wasserleitung, welche bereits bis in die unmittelbare Nähe der Stadt Almeria reicht, haben viele in Gemüsegärten umgewandelte Ackergründe, für welche diese neue Anlage benützt werden kann, bedeutend an Werth gewonnen.

Die Traubenernte wäre mittelmässig gut ausgefallen, wenn nicht ein gerade während der Lese eingetretenes Unwetter die Frucht stark beschädigt hätte, wornach der ursprünglich geforderte Preis von 30 Realen pr. Arroba rasch um 10—20 Realen fiel.

Zur Ausfuhr gelangten 150.000 Fässchen (300.000 Arroben) Trauben, somit ungefähr die gleiche Menge wie in früheren Jahren. Manche dieser Sendungen deckten nicht die damit verbundenen Kosten. Spartogras litt ebenfalls durch die Dürre; der Ertrag war geringer, aber auch die Nachfrage bedeutend schwächer als sonst. Verschifft wurden 8640 Tonnen; der Preis wechselte zwischen 28 und 34 Realen pr. Quintal.

Auch Seide, Oel und Pottasche wurden in kleineren Mengen producirt. Seiden-Cocons galten 200 Realen, Oel 45—50 Realen pr. Arroba; Pottasche 24 Realen pr. Quintal.

Das Erträgniss der Zuckerrohrpflanzungen hat sich sowohl infolge der Trockenheit, als auch wegen frühzeitig eingetretener Fröste stark verringert.

Die Lage des Bergbaues gestaltete sich ziemlich ungünstig, trotzdem die Erzgewinnung eine ergiebige war. Drei Kilometer von der Stadt Almeria entfernt fand man silberhaltige Bleierze (plomizos), welche pr. Quintal 3—4 Unzen Silber liefern.

Infolge zunehmender Flauheit der Geschäfte und wegen des Rückganges der Erzpreise um 20 pCt. stellten drei Giessereien in Villaricos den Betrieb ein. Galmei und Zink waren im Jahre 1877 stark gesucht; auch der Export von Eisen belebte ziemlich den Seeverkehr.

Trotz der allgemein ungünstigen Geschäftslage ist doch im Waarenhandel gegen das Vorjahr eine Zunahme zu constatiren. Der Werth der Einfuhren beziffert sich rund mit 5 Mill. fl. (um ca. 477.000 fl. mehr), jener der Ausfuhren mit 7½ Mill. fl. (um ca. 2,240.000 fl. mehr).

Die Gesammtzahl der im Jahre 1877 beladen eingelaufenen Schiffe beträgt 1394 mit 178.717 Tonnen; in Ballast kamen 435 Schiffe mit 111.321 Tonnen. Im Vorjahre sind hier 1444 beladene Schiffe von 163.461 Tonnen, und 612 leere von 118.709 Tonnen erschienen.

Auch im Jahre 1877 sind viele Arbeiter durch ihre missliche Lage veranlasst worden, ausserhalb der Heimat eine bessere Existenz zu suchen.

Das Project einer Eisenbahnlinie Almeria-Linares, zu welcher bereits vor einigen Jahren die Vorarbeiten begonnen wurden, harrt noch immer der Ausführung.

Handel und Schifffahrt der Philippinen im Jahre 1877.

Manila. Bereits das Jahr 1876 hat den Handelsstand im Allgemeinen nicht befriedigt; aber auch den Hoffnungen, die man sich, gestützt auf günstige Zucker-Berichte, zu Anfang 1877 machte, folgte sehr bald Enttäuschung, indem die Preise auf den europäischen Märkten unerwartet schnell zurückwichen, wodurch so mancher ganz ungeahnte Verlust herbeigeführt wurde.

Die seit den ersten 60er Jahren nicht mehr so niedrig gestandenen Baumwoll-Preise ermuthigten die Speculation derart zu Aussendungen, dass der hiesige Markt förmlich überschwemmt wurde und in der zweiten Jahreshälfte kaum noch Artikel zu finden waren, die mit einigem Nutzen verkauft werden konnten.

Aus England kamen ganz unverhofft grosse Partien gedruckte Stoffe, welche gefärbt gewobenen Artikeln täuschend nachgemacht waren und nicht verfehlten, dem schottischen und Schweizer Fabrikat grosse Concurrenz zu bereiten. Derlei Stoffe werden sich kaum wieder aus dem Markte verdrängen lassen, trotzdem sie nicht so dauerhaft wie die farbig gewobenen sind.

Der Ertrag an Einfuhrzöllen beziffert sich auf 1,328.068 Dollar, ist also gegen das Vorjahr mit 932.052 Dollar um 396.016 Dollar gestiegen.

Die österreichisch-ungarische Handelsmarine hat sich auch in 1877 weder an der Ein- noch an der Ausfuhr betheiligt.

Aus Oesterreich-Ungarn kamen diesmal wieder kleinere Partien Kalbfelle, fertige Schuhe, Glasperlen, Bier, Mineralwässer, Wiener Möbel und etwas Leinen-Waaren. Letztere scheinen übrigens die Concurrenz mit belgischem und englischem Fabrikat noch nicht aushalten zu können.

Auf den Export wirkten die europäischen Verhältnisse eben auch nicht so, wie man im Allgemeinen gewünscht hätte. Der Werth aller Ausfuhren beträgt 17,334.421 Dollar, wovon auf Rohzucker ca. 10,329.850 Dollar, auf Manilahanf 3,625.590 Dollar, auf Kaffee 1,298.300 Dollar, auf Cigarren 1,159.735 Dollar, auf Blättertabak 299.247 Dollar entfallen.

An Ausfuhrzöllen wurde im Ganzen ein Betrag von 186.666 Dollar eingehoben. (Cigarren und Blättertabak zahlen keinen Zoll.) An der hiesigen Schifffahrt betheiligten sich die einzelnen Flaggen in nachstehender Weise:

Flagge	Schiffe	Tonnen
Spanische	99	47.431
Englische	89	62.677
Amerikanische	32	33.437
Deutsche	26	15.614
Französische	5	3.166
Holländische	2	1.772
Russische	1	1.073
Dänische	1	778
Schwedische	1	572
Italienische	1	666
Zusammen	257	167.186

Der Wechselcours schwankte zwischen 4 s. 5⅓ d. und 4 s. ½ d. für Bank Papier auf England, 6 Monate Sicht.

Das Strassenwesen lässt noch immer viel zu wünschen übrig; die Verbindung zwischen der Küste und dem Innern ist mangelhaft. Die bedeutenderen Küstenplätze werden mit Dampfern regelmässig befahren.

Nach Singapore mit Anschluss an die Schiffe der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company geht alle 14 Tage ein Dampfer ab. Mit Hongkong besteht keine

regelmässige Verbindung; dagegen gehen die Schiffe der spanischen Gesellschaft Olano Larrinaga & Comp. so ziemlich alle 40 Tage von Liverpool mit Berührung von Cadix und Barcelona hieher und zurück.

In unmittelbarer Nähe von Manila wurde eine grosse Zuckerraffinerie mit englischem Capital errichtet. Die grossartige Anlage derselben dürfte im Zuckergeschäft eine ziemlich bedeutende Veränderung hervorrufen und der Export von Rohzucker allmälig ganz verschwinden.

Im Jahre 1877 musste Reis von Saigon importirt werden, da in der Provinz Pangasinan, dem Mittelpunkte der Reiscultur, mehr als die halbe Ernte durch Ueberschwemmungen vernichtet wurde.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die Errichtung eines Honorar-Viceconsulates in Bradford huldreichst zu genehmigen und den Handelsmann Albert W. Lassen zum unbesoldeten Viceconsul daselbst mit dem Rechte zum Bezuge der tarifmässigen Consulargebühren allergnädigst zu ernennen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 23. September 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. Generalconsul in Rustschuk Oscar Montlong den kaisl. russischen St. Stanislaus-Orden zweiter Classe, der k. und k. Consul in Tultscha Friedrich Pertazzi den kaisl. russischen St. Annen-Orden dritter Classe, und der k. und k. Consularagent in Kerasunt Attilius Sassi den kaisl. ottomanischen Medschidjé-Orden vierter Classe annehmen und tragen dürfen.

(Allerhöchste Entschliessung vom 25. September 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Ministerialrath und Generalconsul in Leipzig Karl Ritter v. Scherzer den chinesischen Drachen-Orden zweiter Classe annehmen und tragen dürfe.

(Allerhöchste Entschliessung vom 23. October 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. Generalconsul in Salonich Gerhard Ritter v. Chiari den kaisl. russischen St. Stanislaus-Orden zweiter Classe; der k. und k. Generalconsul in Tunis Dr. Svetozar Theodorović den Grossordon des tunesischen Nischan-Iftichar-Ordens; der k. und k. Generalconsul und Leiter des Consulates in Monastir Franz Edler v. Knappitsch den kaisl. russischen St. Stanislaus-Orden zweiter Classe; der k. und k. Consul in Sulina Alois Viscovich den kaisl. russischen St. Annen-Orden dritter Classe; der k. und k. Consul Ritter v. Bosizio den persischen Sonnen- und Löwen-Orden vierter Classe; der k. und k. Viceconsul in Varna Adolph Tedeschi und der Gerent des k. und k. Consulates in Philippopel Julius Abramovich v. Adelburg den kaisl. russischen St. Stanislaus-Orden dritter Classe annehmen und tragen dürfen.

(Allerhöchste Entschliessung vom 23. October 1878.)

— An die Stelle des über eigenes Ansuchen vom Amte enthobenen k. und k. Consuls William Gilmour Hall in Bombay wurde der dortige Lloydagent I. Janni zum Verweser des k. und k. Consulates ernannt.

— Der neuernannte k. und k. Consul J. Fehling in Lübeck hat sein Amt angetreten.

— Der k. und k. diplomatische Agent und Generalconsul in Alexandrien, Ministerialrath Ignaz Ritter v. Schaeffer, ist vom Urlaub zurückgekehrt und hat die Amtsleitung wieder übernommen.

— Der k. und k. Generalconsul Dr. Karl Princig Ritter v. Herwalt in Odessa ist von seinem Urlaub zurückgekehrt und hat die Leitung der Amtsgeschäfte wieder übernommen.

— Der k. und k. Generalconsul Gustav Oesterreicher in Constantinopel hat nach der Rückkehr vom Urlaub die Amtsführung wieder übernommen.

— Der k. und k. Generalconsul und Legationsrath Friedrich v. Pilat in Venedig hat nach der Rückkehr vom Urlaub die Amtsleitung wieder übernommen.

— Der k. und k. Generalconsul Franz Ritter v. Soretić in Genua ist von seinem Urlaub zurückgekehrt und hat die Leitung der Consulatsgeschäfte wieder übernommen.

— Der k. und k. Consul August Schneider in St. Gallen ist mit Tod abgegangen.

Leipziger Michaelis-Messe 1878.

Leipzig, 1. November. Die diesjährige Herbstmesse hat im Ganzen insofern einen befriedigenden Verlauf genommen, als in den meisten Industriebranchen ein Aufschwung der Geschäfte beobachtet werden konnte. Namentlich Rauch- und Lederwaaren, welche die beiden wichtigsten Handelsartikel des En gros-Geschäfts bilden, wurden in fast allen Gattungen zu höheren Preisen als in der Ostermesse verkauft.

Auch auf dem Tuchmarkte, hauptsächlich in Kammgarnstoffen, fanden bedeutende Umsätze zu lohnenden Preisen statt, und ebenso war das Geschäft in Meeraner und Glauchauer Kleiderstoffen, sowie in Apoldaer und Geraer Wollwaaren von zufriedenstellenden Resultaten begleitet.

Zu den vortheilhaften Conjuncturen im Rauchwaarengeschäfte trugen wesentlich zwei Umstände bei: die günstigen Ergebnisse der Sommermesse zu Nischni-Nowgorod, wo namentlich für Wildwaaren grosse Nachfrage war, sowie der vermehrte Zuspruch von Käufern aus Russland, Romanien und Ungarn, welche bereits im Laufe des Sommers hieher gekommen waren und beträchtliche Quantitäten vom Markte nahmen. Am meisten waren Biber, Bisam und Skunks, sowie Nerze und Zobel (besonders für Russland) gesucht, während Füchse, Marder und Otter in geringer Nachfrage blieben.

Für England entwickelte sich ein starker Begehr nach schwarzen Katzen, weissen Füchsen und Fechfutter zu höheren Preisen, weil die russischen Fechsäcke zu Nischni-Nowgorod eine bedeutende Preissteigerung erfahren hatten und das deutsche Fabrikat zugleich beliebter ist.

Für Oesterreich-Ungarn und Galizien zeigte sich grosse Nachfrage nach Schecken- und Cyperkatzen, sowie für gefärbte Waare und geringere Fechsorten, während die deutsche Kundschaft sich sehr reservirt verhielt und wahrscheinlich erst von dem Eintritte eines mehr oder minder rauhen Winters es abhängig machen will, ob es, anstatt mit gefärbter, mit soliderer Waare, wie Zobel, Nerz, Bisam oder Skunks sich versieht.

In der nachfolgenden Tabelle ist das Hauptergebniss des Rauchwaarenhandels während der diesjährigen Michaelis-Messe ersichtlich gemacht, wie solches aus den Gesammtverkäufen bei den verschiedenen Auctionen hervorgeht, welche von den hiesigen drei Hauptfirmen der Rauchwaarenbranche, den Herren Ullmann & Comp., Lomer, Dodel & Comp., und J. Finkelstein & Comp., veranstaltet wurden:

	Offerirte Stücke in Auctionen	Offerirte Stücke im Privat-Handel *)	Verkauf, Stück	Erzielter Mittel-Preis, Mark	Vergleich mit den Preisen der vorjährigen Messe	Absatzgebiete und sonstige Bemerkungen
Amerikanische Sorten:						
Bisam, braune	593,056	600.000	900.000	0·60	+20%	Deutschland und Oesterreich Ungarn
„ schwarze	6.682	10.000	16.682	1·10	+15—20%	Russland

*) Annähernd.

Amerikanische Sorten:	Offerirte Stücke in Auctionen	im Privat-Handel *)	Verkauf, Stück	Erzielter Mittel-Preis, Mark	Vergleich mit den Preisen der vorjährigen Messe	Absatzgebiete und sonstige Bemerkungen
Biber . . .	14.008	40.000	30.000	11·00	+15%	Deutschland und Russland
Skunks .	25.185	30.000	40.000	3·50	=	Deutschland und Oesterreich, England, Frankreich, Russland
Zobel . . .	4.933	25.000	15.000	8·00	+15%	Geringere Sorten für Russland, gute zu früheren Preisen nach Deutschland und Frankreich
Nerze . . .	21.673	40.000	30.000	4·50	=	Deutschland. Bei Nerzen verhinderte das grosse Quantum ein Steigen der Preise
Griesfüchse .	737	5.000	5.737	5·00	+5%	England
Kittfüchse . .	4.224	2.000	6.224	2·00		
Silber- und Kreuzfüchse	479	3.000	1.500	40·00	=	Russland
Rothe Füchse .	9.268	20.000	20.000	6·00	+10—20%	Russland und Galizien
Blaue Füchse	642	1.000	500	20·00		Wenig begehrt
Weisse Füchse	552	2.000	2.552	7·00	+30%	England, Frankreich (zum Färben)
Schuppen . .	106.035	100.000	150.000	2·60	+10—15%	Russland, Deutschland, geringe Sorte nach Ungarn
Virginische Iltis	1.379	2.000	2.500	30·00	+10—20%	Russland
Virginische Ottern . . .	2.594	3.000	3.500	22·00	+10%	
Seeottern . .	355	2.000	1.500	225·00	+25%	
Bären . . .	1.631	2.000	1.500	28·00	=	Deutschland
Opossum . .	61.597	10.000	40.000	0·70	+15%	England, Deutschland, Russland
Luchse . . .	3.925	5.000	5.000	8·00	+5—10%	England, Russland
Luchskatzen .	1.074	2.000	2.000	2·00	=	Deutschland, Oesterreich
Australische Sorten:						
Opossum . .	7.602	20.000	27.602	1·20	+40%	Russland
Biberseehunde (Silberlöwen)	.	5.000	4.000	60·00	+25%	Russland, Amerika

*) Annähernd.

	Offerirte Stücke in Auctionen	Offerirte Stücke im Privat-Handel*)	Verkauf, Stück	Erzielter Mittel-Preis, Mark	Vergleich mit den Preisen der vorjährigen Messe	Absatzgebiete und sonstige Bemerkungen
Russische Sorten:						
Fech	136.270	300.000	441.878	0·55	+15—20%	Deutschland, Frankreich, England, Amerika
„ Wammsäcke	5.341					
„ Rückensäcke	267					
Wölfe . . .	2.066	.	2.066	3·50	+10%	Deutschland, Frankreich
Vielfrasse . .	531	.	.	.		
Hermelin . .	29.420	50.000	69.420	27 pr. Zimme	+20%	Deutschland, Frankreich, England
Kolinsky . .	16.870	.	16.870	0·50	=	England
Zobel . . .	.	4.000	2.000	35·00	+10%	Deutschland, Frankreich, England, Oesterreich
Bisam . . .	5.000	15.000	10.000	0·90		
Dachse . . .	.	15.000	15.000	2·80	+90%	England, Frankreich
Europäische Sorten:						
Weisse Füchse	4.195	5.000	9.195	7·00	+30%	England, Frankreich
Iltis	1.670	5.000	6.670	4·50	+15%	Deutschland
Baummarder-Schweife . .	3.960	.	3.960	.	=	
Katzen, wilde	2.339	.	.	.	=	Frankreich
Katzen, zahme	178	.	.	.	=	
Dachse . . .	1.378	2.000	3.378	4·30	+25%	
Gefärbte Hasen	12.940	.	12.940		gedrückt	
Kaninchen .	10.440	.	10.440	.	gedrückt	

Auch in Leder aller Art war der Geschäftsverkehr sehr animirt. Die beträchtlichen Zufuhren begegneten einer grossen Anzahl von Kunden, Händler und Consumenten zeigten grosse Kauflust und nur die sehr namhaften Ausstände und ganz unsicheren Eingänge hinderten die Geschäftsleute, noch bedeutendere Einkäufe zu machen.

Rheinisches Sohlleder wurde zum grössten Theil zu 180—190 Mark pr. Centner verkauft. Die höchsten Preise wurden für gehämmertes Siegener Leder bezahlt; für grössere Posten konnte nicht mehr als 165—175 Mark erreicht werden. Appretirtes deutsches Sohlleder wurde mit 170—180 Mark gehandelt.

Luxemburger Sohlleder erreichte als gesalzene Waare 180, in trockenen Häuten je nach Qualität 170—175 Mark; Malmedyer etwas weniger.

Einen guten Markt fand Eschwege, welches durch zahlreiche vorherige Platz-Einkäufe mit seinen Vorräthen rasch aufräumte. Für Salzhäute wurden je nach Stel-

*) Annähernd.

lung 150—170 Mark, für trockene 120—140 Mark bezahlt, ohne dass der Bedarf in denselben seine Deckung fand.

Auch von bayerischem Sohlleder war weniger als sonst auf dem Platze; man bezahlte für Stutzen 120—130 Mark, für Ochsen 135—145 Mark pr. Centner. Schön appretirtes Zahmleder aus der Coburger Gegend wurde pr. Bürde (190—220 Pfund) zu 150—175 Mark der Centner verkauft.

Norddeutsches Sohlleder, von dem ziemlich grosse Quantitäten zugeführt worden waren, erzielte in einigermassen gut appretirter Waare 135—145 Mark pr. Centner.

Ein ausnahmsweise grosser Mangel zeigte sich in deutschem Brandsohlleder, von welchem stärkere Waare nur in einzelnen Posten vertreten war. Gleichwohl vermochten die Fabrikanten ihre überspannten Forderungen nicht durchzusetzen, weil die Käufer den übermässigen Preisen gegenüber sich passiv verhielten. Als höchster Preis ist 132 Mark, als niedrigster (für untergeordnete Waare) 110 Mark, als Mittelpreis 114—120 Mark pr. Centner zu verzeichnen. Da dem Bedarf in diesem Artikel auch nicht annähernd genügt werden konnte, so haben die Fabrikanten häufig Lieferungs-Verträge abgeschlossen.

Vacheleder war in starken Zufuhren vertreten, mit welchen gleichwohl vollständig aufgeräumt wurde.

Gute Mittelwaare erzielte 120 Mark, bessere und Hersfelder 129—138 Mark, im Detailverkauf bis zu 144 Mark pr. Centner. Starke Waare erfreute sich einer grösseren Nachfrage als leichtere, und fand daher auch einen rascheren Verkauf.

In Geschirrleder war bei geringen Vorräthen ein lebhafter Verkehr; man bezahlte für geringe Sorten 1·10—1·20 Mark, für bessere Sortimente 1·30—1·45 Mark.

Maschinen-Riemenleder war knapper als auf den letzten Messen vorhanden, wodurch auch die Fabrikanten bedeutend höhere Preise (160—190 Mark pr. Centner) durchzusetzen vermochten.

Das Geschäft in Fahlleder war anfänglich sehr animirt, so dass durchschnittlich 1·70 Mark und für extrafeine Waare sogar 2·40 Mark pr. $^1/_2$ Kilo angelegt wurden. Nachdem aber die besseren Posten herausgehoben worden waren, mussten die übriggebliebenen (meist gespaltene, für Militärzwecke unbrauchbare Waare) weit billiger abgegeben werden, als es ursprünglich den Anschein hatte.

Kipse, obschon in bedeutenden Quantitäten auf dem Platze, wurden gänzlich aufgekauft. An besserer, namentlich Schweizer Waare, für welche 1·60—2 Mark pr. $^1/_2$ Kilo bezahlt wurde, war Mangel; braune Kipse, zu Pantinenzwecken geeignet, erzielten 90 Pfg. bis 1·10 Mark, gute Mittelwaare 1·25—1·50, feine Sortimente 1·70 bis 2 Mark. Im Allgemeinen gab es viel nasse Waare, während völlig trockene Partien nur ganz vereinzelt vorkamen.

Braunes und schwarzes Kalbleder war in geringen Quantitäten vorhanden, und der Geschäftsverkehr in demselben äusserst still.

Für sächsische Waare bezahlte man 2·50—3 Mark, für Geraer Waare aus bevorzugten Gerbereien bis 5 Mark pr. Pfund.

Ross-Schuhleder war ebenfalls nicht übermässig zugeführt. Gut behandelte Waare erzielte 1·75—1·95 Mark pr. Pfund; geringere Sorten, sowie Rossausschnitt fanden wenig Beachtung.

Infolge des besseren Geschäftsganges in farbigem Leder gab sich auch eine regere Kauflust für Wildhäute und Kipse kund. Die Preise gestalteten sich in den verschiedenen Gattungen, wie folgt:

Kipse Ia 110—135 Pfg., IIa 70—105 Pfg., IIIa 55—70 Pfg., IVa 36—48 Pfg.; Rio de Janeiro-Ochsen, schwere, 69—72 Pfg., derlei Kühe, schwere, 58—65 Pfg., leichte 42—50 Pfg.; schwere trockene Buenos-Ayres 115—120 Pfg., derlei Kühe, leichte, 90—105 Pfg.; trockene Rio Grande 85—110 Pfg.; Puerto Cabello, Angostura und Guatemala 75—95 Pfg., Ceará, je nach Gewicht und Qualität 60—85 Pfg.; Uru-

guay und Montevideo, gesalzene, 68—72 Pfg.; Rio Grande-Ochsen, schwere, 66 bis 70 Pfg., derlei Kühe, gesalzene, je nach Gewicht 55—62 Pfg. pr. $\frac{1}{2}$ Kilo.

In österreichischen und ungarischen rohen Fellen, sowie in Lammfellen für Glacéhandschuhe ergab sich nur ein geringes Geschäft, weil die Saison für diese Artikel bereits zu weit vorgeschritten war und aus diesem Grunde die vorgelegte Waare schon zu schwer ausfiel. Eine Partie von mehreren tausend Stücken hat der geforderten hohen Preise wegen keine Abnahme gefunden. Auch in anderen ausländischen Lammfellen war nur geringer Absatz; für Kürschnerfelle gar keine Nachfrage.

In der Tuchbranche war im Vergleich zur verjährigen Messe ein lebhafterer und vortheilhafterer Verkehr wahrnehmbar: während ein Theil der Messlager sich lichtete, räumten andere Fabrikanten gänzlich auf und nahmen überdies nicht unbeträchtliche Aufträge mit nach Hause.

Eine wesentliche Veranlassung zur Kauflust war die täglich zunehmende Steigerung der Wellpreise, wodurch viele Käufer angeeifert wurden, noch einigen Verrath zu billigeren Preisen sich zu verschaffen.

Sehr guten Absatz fanden Buckskins und Winterstoffe aus Spremberg, Forst, Crimmitzschau, Werdau, Leisnig, Grossenhain, Peitz, Guben, Luckenwalde u. s. w., so dass viele Fabrikanten aus den genannten Orten schon vor Beginn der Messe ihre Lager vortheilhaft verkauft hatten. Ebenso waren graumelirte, für den deutschen Consum bestimmte Kirchberger Tuche besonders gesucht. Dagegen konnten schwarze und farbige Tuche, sowie Satins und Croisés nur zu gedrückten Preisen an Mann gebracht werden, und die grösseren Umsätze, welche in diesen verschiedenen Artikeln aus Finsterwalde, Schwiebus, Leugenfeld, Grünberg, Görlitz u. s. w. stattfanden, dürfen nur als ausnahmsweise Erscheinungen betrachtet werden. Ueberhaupt beschränkt sich, im Ganzen genommen, das wenngleich theilweise bedeutende und lucrative Geschäft in Tuchen hauptsächlich auf den Kleinhandel und fast ausschliesslich auf den inländischen Bedarf. Da aber für die deutsche Industrie die fremde Kundschaft den Hauptabsatz vermittelt, so kann von einer nachhaltigen Wiederbelebung des Tuchgeschäftes für so lange kaum die Rede sein, als nicht das Ausland wieder mehr wie bisher als Käufer auftritt und dadurch der Export sich hebt.

Auffallenderweise waren diesmal Brünn und Reichenberg mit ihren so beliebten und vorzüglichen Fabrikaten gar nicht vertreten, was allerdings vermuthen lässt, dass die mährischen und böhmischen Fabrikanten grössere Vorräthe nicht hieher zu bringen vermochten, und zu Hause noch mit der Ausführung von Aufträgen für die Saison vollauf zu thun hatten.

Ganz Aehnliches wie vom Tuchmarkte muss von der Manufacturwaaren-Branche berichtet werden. Käufer waren in grosser Anzahl vorhanden, darunter auch solche, welche schon seit Jahren nicht mehr die Messe besucht hatten. Doch konnte der Nachfrage nach Nouveautés nicht genügt werden, weil die Fabrikanten (meist noch mit der Ausführung der Herbstordres im Rückstande) entweder gar nicht oder nur mit mangelhaften Lagern erschienen waren. Glauchauer und Meeraner Fabrikate, sowie rein wollene carrirte Plaidsartikel fanden guten Absatz zu vortheilhaften Preisen. Auch fehlte es nicht an Aufträgen, welche die Geraer und Greizer Fabrikanten für lange Zeit hinaus beschäftigen werden. Ebenso wurden Reichenauer und Zittauer Fabrikanten (Jacquard-Genre) reichlich mit Frühlingsordres versehen; dagegen waren englische Manufacte (Bradford) wegen des darauf haftenden hohen Zolls und sonstiger Spesen, sowie infolge der herrschenden Mode durchgehends vernachlässigt, ein Umstand, der ganz besonders der inländischen Industrie zu Statten kam, mit welcher nur Roubaix in einzelnen Artikeln die Concurrenz zu bestehen vermochte.

Von bedruckten Baumwollwaaren kamen nur sehr geringe Vorräthe zur Messe. Durch die schweren Verluste der letzten Jahre gewitzigt, passen die Fabrikanten ihre Production hauptsächlich dem augenblicklichen Bedürfniss an, und hüten

sich, für das Lager zu arbeiten. Aber selbst in diesen enger gezogenen Grenzen waren die Umsätze nicht beträchtlich, weil im Herbst der Bedarf überhaupt viel geringer ist als in der Frühjahrs-Saison. Am meisten leidet unter solchen Verhältnissen die Elsässer Industrie, deren feinere Artikel nur für die Frühlingsmode gekauft werden, während die Möbelstoffe für den deutschen Markt zu theuer sind, und deren Fabrikation infolge der geringen Nachfrage verlustbringend sich erweist. Viel günstiger gestalteten sich die Messverhältnisse für die Elberfelder Druckereien, deren Artikel rasch Absatz fanden. Besonders excellirten dieselben in den Türkischroth-Erzeugnissen, welche selbst den englischen vorgezogen wurden, und von denen eine einzige Fabrik in diesem Jahre über 400.000 Stück gedruckt haben soll.

Von veredelten Baumwollgeweben, sowie von Leinengeweben wurden schon in den ersten Tagen der Messe ansehnliche Quantitäten abgesetzt. In der Ausstattung und Ornamentirung der Waaren zeigte sich ein erfreulicher Fortschritt, indem Bleiche und Appretur bedeutend sich gebessert haben. Nach sogenannten schweren imitirten Leinen, sowie nach schweren sächsischen Leinen und reinleinenen Crens war grosser Begehr, während schlesische Bleichleinen wenig Käufer fanden. Nennenswerth war das Geschäft noch in englischen und schlesischen weissleinenen Taschentüchern, von den ersteren namentlich in schweren Qualitäten von der Marke „Monopol“. Als Neuheit figurirten Seiden-Imitationstücher von prachtvollen Dessins und Farben, sowie Servietten mit Monogramm und Namen in bunten Farben eingewoben. Halbleinene bunte Taschentücher, dann Leinen- und Baumwolltücher mit buntgewebten Kanten, endlich weisse baumwollene Taschentücher mit leinenartigem Appret in den verschiedenartigsten Cartonsverpackungen erzielten gute Resultate. Die deutsche Industrie hat in diesem Zweige so bedeutende Fortschritte gemacht, dass England von den genannten Artikeln zumeist nur wenig nach dem Continent abzusetzen vermag. In voigtländischen Weisswaaren bestand sehr geringer Verkehr, so dass die Fabrikanten nicht einmal die Messunkosten zu verdienen im Stande waren, und die nächste Messe zum Theil nur noch mit Mustern beschicken wollen.

In Seidenwaaren blieb das Geschäft von geringem Belang, weil die ausländischen Käufer, namentlich aus Russland, infolge der unsicheren politischen Verhältnisse und des ungünstigen Standes der russischen Valuta ausgeblieben waren.

Bedeutende Nachfrage zeigte sich nach schwarzem Atlas, sowie nach billigen Qualitäten von schwarzem Sammet. Auf letzteren mussten sogar beträchtliche Aufträge von Pariser Häusern abgelehnt werden, weil die verlangten Stücke bis Ende November nicht beschafft werden konnten.

Farbige Sammete für Confection waren vielfach begehrt und die Modefarben: Granat, Olive, Myrthe u. s. w. gar nicht aufzutreiben. Infolge des günstigeren Geschäftsganges finden Sammetweber vortheilhafte Beschäftigung und der Fabrikant muss dem Arbeiter sogar einen höheren Lohn (30—40 Pfennige pr. Meter) bewilligen, um sicher und rasch bedient zu werden.

Auch schwarze Sammetbänder (Mittelnummern), sowie farbige Sammetbänder in breiten Nummern wurden in ansehnlichen Quantitäten bestellt, so dass diese beiden Artikel in der nächsten Frühjahrsmode eine bedeutende Rolle zu spielen bestimmt scheinen.

In Glaswaaren, namentlich von besseren Gattungen, wurden befriedigende Resultate erzielt, was wahrscheinlich dem Umstande zuzuschreiben ist, dass im verflossenen Sommer an Luxusartikeln von den Händlern fast gar nichts eingekauft wurde, während man sich infolge einer allgemein günstigen Ernte ein gutes Herbst- und Weihnachtsgeschäft verspricht.

Die Glashändler aus Böhmen sind nur mehr im Stande, in feineren Artikeln hier Geschäfte zu machen, und dürften gut thun, gerade diese Gattung zu cultiviren, in

welcher sie noch immer ganz Vorzügliches leisten, während sie in den geringeren Sorten, was Reinheit und Billigkeit der Waare betrifft, von französischen und belgischen Fabrikanten überflügelt wurden.

Massenhaft war Silberglas aus Böhmen vertreten, fand aber selbst zu Spottpreisen keine Käufer; dagegen machten die Händler in Glasgalanteriewaaren gute Geschäfte.

Der Verkehr in Kurz- und Galanteriewaaren war weit grösser als bei der vorjährigen Michaelismesse, obschon das Gesammtresultat im Vergleich zu früheren Perioden noch immer nicht befriedigend genannt zu werden verdient.

In feineren und theureren Artikeln war der Umsatz gering, aber courante Waare und Luxussachen billigerer Art sind viel gekauft worden. Dabei trat die erfreuliche Erscheinung zu Tage, dass das Publicum anfängt, der soliden Waare den Vorzug zu geben.

Die Garnbörse, welche regelmässig während der hiesigen Messen abgehalten zu werden pflegt, war heuer viel zahlreicher als in früheren Jahren besucht. Die Stimmung war eine zuversichtlichere in Bezug auf die Besserung der Verhältnisse der Textilindustrie, welcher sich trostreichere Aussichten zu eröffnen scheinen.

Wollgarne und baumwollene Garne wurden in ansehnlichen Posten zu höheren Notirungen gehandelt. In Leinengarnen war wenig Geschäft, weil man infolge der guten Flachsernte die neuen Gespinnste erst abwarten wollte, ehe man sich zum Kaufen entschliesst, und weil das Ergebniss der Messe in reinleinenen Waaren kein befriedigendes war. Gleichwohl machten einige deutsche Spinner bei allerdings gedrückten Preisen grössere Abschlüsse.

Am letzten Tage der Garnbörse wurde die bisher gehobene Stimmung durch unbefriedigende Meldungen aus Liverpool, sowie durch die Zahlungseinstellung einer grossen Berliner Firma abgeschwächt, welche stark in Weisswaaren arbeitete, und wobei hauptsächlich das sächsische Voigtland in Mitleidenschaft gezogen worden sein soll.

Während der diesjährigen Michaelismesse sind beim hiesigen Polizeiamte 20.134 Fremde angemeldet und 9063 Aufenthaltsscheine ausgestellt worden (gegen 20.850 Fremde und 9618 Aufenthaltsscheine im Jahre 1877).

In Bezug auf die Ostermesse wurde auch heuer, wie schon seit Jahren, von vielen Messbesuchern der Wunsch ausgesprochen: es möge dieselbe fixirt, d. i. auf einen bestimmten Termin verlegt werden.

Bekanntlich fällt dermalen der Beginn dieser Messe stets mit dem Osterfeste zusammen und in Jahren, wo dieses spät im April eintritt, ist die Saison für zahlreiche Modeartikel bereits soweit vorgerückt, dass dieselben gar keine Käufer mehr finden.

Aus diesem Grunde sind gegenwärtig Berathungen im Zuge, um die Ostermesse jedes Jahr zur nämlichen Zeit abzuhalten, gleichviel ob das Osterfest schon im März oder erst spät im April gefeiert wird.

Auch über den Rückgang der hiesigen Messen im Allgemeinen wurden wieder Stimmen laut, doch widersprechen die Erscheinungen, wie sie bei der diesjährigen Messe beobachtet werden konnten, am schlagendsten dieser Annahme und Behauptung.

In einzelnen Industriebranchen ist allerdings ein gewaltiger Umschwung eingetreten und es wird gegenwärtig mit Hilfe der Eisenbahnen und Geschäftsreisenden billig und rasch ein Waarenaustausch bewirkt, welcher sonst ausschliesslich den Messen zufiel.

In anderen Waaren dagegen, namentlich in Leder, Rauch- und Manufacturwaaren, finden noch immer ganz namhafte Umsätze statt, und in den beiden erstgenannten Artikeln hat sogar der Verkehr in den letzten Jahren in einem solchen Grade zugenommen, dass dermalen der Leipziger Markt gewissermassen ausschlaggebend ist für die Geschäftsverhältnisse dieser Branchen.

Wohnungssteuer, dann Aichgebühren und bei öffentlichen Licitationen 2 pCt. des Erlöses einheben.

Der Stadtrath tritt zusammen auf Berufung des Stadthauptes oder Maire, des Gouverneurs, oder auf einen von $1/_{5}$ der Deputirten (in Petersburg von 25, und in Moskau von 20) dem Stadthaupt bekannt gegebenen Wunsch. Er muss jährlich zweimal zusammentreten, um das Budget zu berathen, und die Rechnungslegung der Uprawa entgegenzunehmen.

Zur Beschlussfähigkeit ist die Anwesenheit von einem Dritttheil, in Petersburg und Moskau von einem Fünftel der Mitglieder erforderlich. Zur Wahl des Maire und zur Decretirung neuer Gemeindesteuern wird in Petersburg und Moskau die Anwesenheit der Hälfte der Stadträthe gefordert.

Die Beschlüsse werden in der Regel mit einfacher Majorität gefasst. Nur zum Erwerb und zur Veräusserung unbeweglichen Gutes, zur Aufnahme von Anlehen, zur Substituirung von Naturalleistungen für Geldabgaben und zur Absetzung von Beamten ist erforderlich, dass die Hälfte der Deputirten in der Sitzung anwesend sei, und $2/_{3}$ derselben für den Antrag stimmen. Wahl und Entsetzung von Beamten geschieht in geheimer Abstimmung.

Ueber die in der Duma gefassten Beschlüsse wird ein Protokoll geführt. Die Entscheidungen werden sofort dem Gouverneur mitgetheilt, der sie, wenn keine Ungesetzlichkeit dabei vorgefallen, im Amtsblatt veröffentlichen lässt.

Beurtheilt der Stadtrath Handlungen, wobei die persönliche Verantwortlichkeit des Maire oder der Uprawa in Frage kommt, so darf weder ersterer, noch ein Mitglied der letzteren bei der Sitzung anwesend sein.

Bei Prüfung der Rechnungslegung der Uprawa kann das Stadthaupt gegenwärtig sein, ist jedoch vom Präsidium ausgeschlossen.

Die Kanzleibeamten der Duma, wie auch die der Uprawa, mit Ausnahme des Stadtsecretärs, sind besoldet.

Die Uprawa oder das städtische Executivcomité wird von der Duma gewählt, welche auch die Zahl der Mitglieder bestimmt. Ausser dem Maire als Vorsitzenden müssen wenigstens zwei Mitglieder gewählt werden. Nur in kleineren Städten kann mit Bewilligung des Ministers des Innern das Stadthaupt allein mit den sonst der Uprawa zustehenden Geschäften betraut werden.

Die Hälfte der Mitglieder der Uprawa tritt nach 2 Jahren aus, und wird durch Neuwahl ersetzt. Die Wiederwahl der Ausgeschiedenen ist gestattet. Nichtchristen dürfen nur bis zu einem Drittel in die Uprawa gewählt werden. Auch dürfen Verwandte eines bestimmten nahen Grades nicht gleichzeitig derselben angehören.

Die Mitglieder der Uprawa können den Sitzungen der Duma beiwohnen, haben jedoch kein Stimmrecht in der Versammlung. Die Uprawa entscheidet nach einfacher Majorität.

Zu ihren Aufgaben gehört die Abfassung der Wählerlisten. Sie veröffentlicht diese und legt sie der Duma vor. Die Uprawa giebt das Resultat der Wahlen bekannt und entscheidet in erster Instanz über Wahlreclamationen.

Sie führt die Beschlüsse der Duma aus, giebt dieser die von ihr verlangten Aufschlüsse, entscheidet in laufenden Finanzangelegenheiten, giebt die Mittel zur Verbesserung der finanziellen Lage der Stadt an, ertheilt Baubewilligungen und überwacht die Bauten, bereitet den Budgetentwurf vor, erhebt die Steuern, weist Zahlungen auf Grund der Beschlüsse der Duma an, und giebt in den von letzterer bestimmten Zeiträumen Rechenschaft über ihre Gebarung und die ihrer untergebenen Ressorts.

Wenn dem Executivcomité die Durchführung eines Beschlusses der Duma unmöglich erscheint, kann sie derselben Vorstellungen machen, muss aber, wenn die Duma auf der Ausführung besteht, diese vornehmen.

Anderseits kann der Maire die Beschlüsse der Uprawa sistiren, sobald sie ihm ungesetzlich erscheinen, hat aber sofort dem Gouverneur davon Mittheilung zu machen, der die Angelegenheit sodann an das Provinzialcomité leitet.

Vom Amte des Stadthauptes, Stadtsecretärs oder eines Mitglieds der Uprawa sind ausgeschlossen: Geistliche, Präsidenten und Mitglieder des Gerichtstribunals, Procuroren und ihre Stellvertreter, und die Beamten der kaiserlichen Finanzkammer. Staatsbeamte müssen zur Annahme solcher Aemter die Bewilligung ihrer Vorgesetzten ansuchen.

Das Stadthaupt und die Glieder des Executivcomité's können in Ausübung ihrer Functionen Abzeichen tragen, welche vom Kaiser genehmigt werden. Der Maire kann sogar eine Uniform tragen, deren Zeichnung jedoch der Genehmigung des Kaisers bedarf.

Die Darstellung der autonomen Verwaltungskörper Russlands, der Stadt- und Landgemeinden wäre unvollständig, wenn nicht auch der autonomen Bezirks- und Gouvernements-Institutionen in Kürze Erwähnung geschähe.

Mehrere Woloste (Gebiete) im Verein mit den Städten und den adeligen Gutsbesitzern bilden zunächst einen Ujesd (Bezirk), mehrere Ujesde ein Gouvernement.

Nach dem zu Anfang erwähnten organisatorischen Gesetze vom 1. Januar 1864 wählen die drei Stände des Ujesd (Bauern, Städter und Gutsbesitzer) ihre autonome Vertretung, deren Wirkungskreis dem der Gemeinde- und Wolostversammlungen analog und nur den erweiterten Verhältnissen angepasst ist. Die Wahl wird nach Ständen vorgenommen.

Bei den Gutsbesitzern und bei den Städtern wird ein bestimmter Census als Bedingung der Wahlfähigkeit erfordert. Bei dem dritten Stande bildet ein Drittel aller auf den Wolostversammlungen stimmberechtigten Bauern den Wahlkörper, ein Census wird also hier nicht verlangt. Jeder Wahlkörper hat seine Candidaten aus seinem Stande zu wählen; nur die Bauern dürfen auch Gutsbesitzer und Geistliche wählen.

Die Zahl der Mitglieder dieser Bezirksvertretung (Gubernskoje semskoje Ssobranie) schwankt zwischen 20 und 50. Auf dem Lande entfällt auf je 6000—18.000 Desjatinen ein Deputirter. Jede Stadt entsendet deren mindestens zwei.

Die Wahl wird alle drei Jahre vorgenommen, und die Versammlung tritt jährlich spätestens im September für 10 Tage zusammen.

Die Thätigkeit der Vertretung erstreckt sich auf alle socialen Interessen des Bezirks, auf die Erhaltung der Wege und Communicationen, auf Armenwesen und Gesundheitspolizei und auf die Schulen. Zur Bestreitung der hiezu erforderlichen Auslagen kann die Vertretung innerhalb bestimmter Grenzen Steuern und Abgaben ausschreiben oder Anleihen aufnehmen. Uebersteigt der Betrag einer Anleihe die zweijährigen Einkünfte des Bezirks, so ist zur Contrahirung derselben die Genehmigung des Ministers des Innern erforderlich.

Der Civilgouverneur der Provinz hat darüber zu wachen, dass bei Ausarbeitung des Jahresbudgets in gesetzmässiger Weise vorgegangen wird. Ueber Differenzen zwischen der Vertretung und dem Gouverneur entscheidet das 1. Departement des Senats in Petersburg.

Die Bezirksvertretung wählt zu ihrem Executivorgan den Bezirksausschuss (Ujesdnaja semskaja Uprawa), bestehend aus einem Präsidenten und mehreren Beisitzern. Speciell für Schulangelegenheiten wählt die Vertretung die Bezirksschul-Commission, welche die Revision der Schulen vorzunehmen, und über den Zustand aller Bezirkslehranstalten jährlich Bericht zu erstatten hat. Auch die Friedensrichter werden von der Bezirksvertretung gewählt.

In Petersburg, Moskau und Odessa nehmen die Duma und die Uprawa die Stelle der Bezirksvertretung und des Bezirksausschusses ein, weil diese Städte ausserhalb des Gouvernementverbandes stehen.

Der Präses der Bezirksversammlung und zugleich erste Beamte im Bezirke ist der vom Adel gewählte Adelsmarschall. Sein Amt ist ein Ehrenamt.

Die nächste Stelle nach diesem nimmt der Kreishauptmann ein. Zur Besorgung der ihm zustehenden Polizeigewalt sind ihm ein Gehilfe und mehrere Polizeicommissäre beigegeben. Er sowohl, wie die ihm unterstehenden Beamten werden vom Civil-Gouverneur ernannt.

Die zu einem Gouvernement gehörigen Bezirksvertretungen entsenden ein Sechstel ihrer Mitglieder in die Gouvernementsversammlung, deren Wirkungskreis dem der ersteren sachlich gleich, und nur insofern ausgedehnter ist, als die zu behandelnden Angelegenheiten über die Interessen eines einzelnen Bezirks hinausgehen oder die Mittel desselben übersteigen. Die beiden Vertretungen sind so nicht im Verhältniss der Ueber- oder Unterordnung zu einander.

Die Gouvernementsvertretung (Guberuskoje semskoje Ssobranie) wählt ihrerseits auch einen dem obgenannten analogen Executivausschuss (Guberuskaja semskaja Uprawa), der aus einem Präses und 2—6 Mitgliedern besteht. Die Gouvernements-Vertretung hat sich spätestens im December zu versammeln und kann ihre Session bis auf 20 Tage ausdehnen.

Handels- und Schifffahrtsverkehr von Livorno im Jahre 1877.

Livorno. Dieser Seeplatz genoss bekanntlich bis zu Ende 1867 das Freihafen-Privilegium, was der Entwicklung seiner Industrie durchaus nicht förderlich war. Es liegt dies in den Verhältnissen, welche ein solches Privilegium nothwendigerweise herbeiführen muss.

Die aus Livorno stammenden Industrieerzeugnisse unterlagen in andern Landestheilen der Bezahlung des Einfuhrzolles, als ob sie vom Auslande kämen, und wurden dadurch im Preise derart vertheuert, dass es für dieselben auf den Märkten im Inneren an Absatz fehlte.

Aus eben diesem Grunde vermochten hier nur solche Industriezweige zu bestehen und zu gedeihen, deren Producte zur Wiederausfuhr bestimmt waren, während, im Allgemeinen genommen, Livorno mit seinen Industriezuständen gegen viele andere Städte Italiens zurücksteht.

Die bedeutendsten Zweige wirthschaftlicher Thätigkeit sind: Schiffbau; Hadern-Handel; Erzeugung von Kleidungsstücken für das Ausland; Fabrikation von candirten Früchten, Spiritus, Glaswaaren, Seife, Tauwerk, Filzhüten, Bier; Gerbereien; Getreide und Oelmühlen.

Seitdem sich der Handel für die Waarenbeförderung grossentheils der Dampfschiffe bedient, die mehr und mehr den Vorzug vor den Segelfahrzeugen erhalten, hat der Bau dieser letzteren eine bedeutende Abnahme erfahren, und zwar auf allen Werften, jene der ligurischen Küste nicht ausgenommen.

Hiezu kommt für Livorno noch der besondere Umstand, dass die Capitalien sich immer entschiedener vom Schiffbau abwenden, und dass das hier bestehende Arbeits-System die Herstellung der Schiffe kostspieliger als in Genua macht.

Dass die Stockung im Schiffbau auch von vielen kleineren Industrien, welche mit demselben im Zusammenhange stehen, empfunden wird, ist eine leicht begreifliche Erscheinung.

Besondere Erwähnung verdient hier das Etablissement der Gebrüder Orlando für den Bau eiserner Schiffe. Die genannten Besitzer haben diesen Industriezweig vor

ungefähr 10 Jahren hier eingeführt, und obwohl der Geschäftsbetrieb namentlich in letzterer Zeit mit mancherlei Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, ist hierin doch ein anhaltender Fortschritt unverkennbar.

Mit dem Bau von Panzerschiffen dürfte dem Etablissement eine neue Gelegenheit zum Aufschwung geboten sein, indem die italienische Regierung beschlossen hat, den Gebrüdern Orlando die Herstellung solcher Fahrzeuge anzuvertrauen.

Der Hadernhandel war, da er sich hauptsächlich mit der Wiederausfuhr befasst, zu der Zeit, als Livorno noch das Freihafenprivilegium genoss, in grosser Blüthe. Nach Aufhebung dieses Vorrechtes würde der genannte Verkehrszweig wohl ganz verfallen sein, wenn nicht die Regierung die zeitweilige Einfuhr von Hadern aus dem Auslande gestattet hätte.

Dank dieser Vorsorge, hat sich die in Rede stehende Industrie wohl erhalten, aber sei es, dass der Ausfuhrzoll für inländische Hadern die Waare zu sehr belastet, sei es der Druck der auswärtigen Concurrenz oder irgend ein anderer Grund, Thatsache ist, dass der hiesige Hadernhandel gegen früher nicht unwesentlich abgenommen hat.

Derselbe ist mit dem Marmorgeschäfte insofern zusammenhängend, als Hadern und Marmor gemeiniglich zusammen verladen werden. Er giebt einer namhaften Anzahl Hände Beschäftigung.

Auch der Handel mit fertigen Kleidungsstücken für die Ausfuhr, bei welchem ebenfalls viele Handwerker ihren Erwerb finden und der vor dem Aufhören des Freihafens blühend war, sollte später durch eine ausnahmsweise Hilfe, welche die Regierung mittels der Gestattung der zeitweiligen Einfuhr fremdländischer Gewebe bot, vor dem Verfall gerettet werden. Nach dem heutigen Stande der Dinge zu urtheilen, dürfte das wohl nur theilweise geglückt sein, und manche auswärtige Händler, welche das Geschäft früher am hiesigen Platze betrieben, haben sich nun in Wien etablirt, wo ihnen die Verhältnisse für ihr Fach mehr zuzusagen scheinen.

Die Fabrikation candirter Citronenschalen ist für Livorno von grosser Wichtigkeit und beschäftigt viele Leute. Eine gefährliche Concurrenz drohte ihr neuerer Zeit durch die Errichtung von derlei Fabriken auf Corsica, denen grosse Erleichterungen gewährt wurden, und die auch noch den Vortheil voraus haben, den Rohstoff, nämlich die Citronen, an ihrem eigenen Standorte zu besitzen, während Livorno denselben eben erst von dort beziehen muss. Die daraus für die hiesigen Fabrikanten entspringende Gefahr wurde jedoch dadurch beseitigt, dass die kgl. italienische Regierung sie durch gewisse Zugeständnisse in die Möglichkeit versetzte, den corsischen Concurrenten Stand zu halten.

Bezüglich der hiesigen Möbelfabriken hatte man, da ihnen die Aufhebung des Freihafenprivilegium's die Märkte im Innern des Landes eröffnete, einen grossen Aufschwung erwartet; das ist jedoch bisher nicht der Fall gewesen, wahrscheinlich infolge der grossen Concurrenz, welche ihnen von den übrigen inländischen Etablissements dieser Art bereitet wird. Einige der hiesigen Möbelfabrikanten betreiben einen ziemlich lebhaften Export nach dem Auslande und hauptsächlich nach der Levante.

Bezüglich jener Waarengattungen, welche im Jahre 1877 auf dem Markte von Livorno eine hervorragendere Rolle gespielt haben, ist Folgendes zu bemerken.

Getreide. Infolge des Verbots der Getreideausfuhr aus den russischen Häfen fehlte es dem hiesigen Platze an den nöthigen Vorräthen gerade zu einer Zeit, wo sich aus dem Innern des Landes wegen der fehlgeschlagenen Mais- und Kastanien-Ernte ein lebhafter Begehr nach Kornfrüchten geltend machte.

Man musste deshalb nach den Märkten der Romagna und der Lombardei, namentlich aber nach dem Venetianischen seine Zuflucht nehmen, wo die Cerealien-Ernte sehr reich ausgefallen war und auch die Preise sich auf einem annehmbaren Stande erhielten.

Aus einzelnen türkischen Häfen, wie Salonich, Volo u. a., wurden nur einzelne Partien bezogen, da dort die Preise weit höher waren als auf den erwähnten inländischen Plätzen.

Das Jahr schloss mit einem Platzvorrath von 26.800 Quintal Cerealien jeder Art.

Wein. Die 1877er Lese blieb, was die Menge betrifft, gegen das Verjahr um ungefähr ein Drittel zurück, dagegen war die Qualität des gewonnenen Products eine bessere, und erfuhren dessen Preise eine nachhaltige Erhöhung.

Oel. Auch die Olivenernte fiel sehr spärlich aus, weshalb die Oelpreise unaufhaltsam stiegen. Am Jahresende notirte man pr. Quintal 135—130 Lire, je nach der Qualität. Der schliessliche Vorrath war ganz geringfügig.

Hanf. Au den Erzeugungsorten herrschte infolge namhafter Bestellungen aus dem Auslande eine grosse Lebhaftigkeit des Marktes. Auch hier in Livorno kamen aus gleichem Grunde ziemlich viele Abschlüsse vor.

Die Preise erfuhren im Laufe des Jahres nur geringe Veränderungen; am Schlusse desselben bedang Bologneser Hanf 85—88 Lire; Ferrareser 78—81 Lire; Lendrine 1. Qualität 125 Lire; Gargloli 102—120 Lire; gehechelter 160—190 Lire; Hanfwerg 68—72 Lire, Alles pr. 100 Kilogr. ohne Tara und mit 3 pCt. Sconto. Es blieb nur ein geringer Vorrath. Die Ausfuhr fand, wie immer, zumeist nach Holland, Spanien und der Türkei statt.

Zucker. Dieser Artikel erfuhr namentlich in den aus Holland und Belgien kommenden Serten eine Steigerung des Preises bei lebhaftem Geschäftsverkehr. Extrafeiner holländischer wurde mit 140—142 Lire, Prima mit 136—137 Lire; französischer gestossener mit 126—127 Lire, roher mit 111—112 Lire bezahlt.

Marmor. Roher und bearbeiteter Marmer aus den Brüchen von Massa, Carrara und Seravezza, dann bearbeiteter Alabaster wurde auch im letztverflossenen Jahre zum grössten Theil nach Holland, Russland, Frankreich, der Türkei und Amerika exportirt.

Schifffahrt. Im Jahre 1877 sind hier unter österreichisch-ungarischer Flagge 9 Handelsfahrzeuge von 3157 Tonnen eingelaufen, u. zw.: 7 von 2557 Tonnen handelsthätig beladen mit Gütern im Werthe von 421.000 fl.; 1 von 268 Tonnen handelsunthätig beladen; endlich 1 ven 332 Tonnen in Ballast. Von den erstgenannten 7 Schiffen kam je 1 aus Messina, Beirut, Jaffa, Shields, New-York, Smyrna und einem schwedischen Hafen.

Sämmtliche 9 Fahrzeuge haben Livorno im Laufe des Jahres wieder verlassen, 5 derselben von 2343 Tonnen handelsthätig beladen, die übrigen in Ballast. Der Werth der unter nationaler Flagge ausgeführten Waaren beträgt 231.000 fl.; dieselben waren nach Marseille, Smyrna, Tunis, Alexandrien und New-Orleans bestimmt.

Im Vergleich zum Vorjahre, wo nur 7 österreichisch-ungarische Schiffe von 2697 Tonnen hieher kamen, ergiebt sich eine Zunahme um 2 Schiffe und 460 Tonnen. Der Werth der Einfuhren stieg um 280.000 fl., jener der Ausfuhren um 210.700 fl.

Unter fremder Flagge hat im Jahre 1877 folgender Verkehr stattgefunden:

Flagge	Segelschiffe		Dampfer	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Italienische	916	113.910	1.010	491.740
Englische	54	15.400	206	139.850
Französische	35	2.730	456	130.200
Griechische	33	7.363	.	
Spanische	23	1.116	5	1.924
Amerikanische	12	6.045	.	.

Flagge	Segelschiffe Zahl	Segelschiffe Tonnen	Dampfer Zahl	Dampfer Tonnen
Schwedisch-norwegische	7	2.768	.	.
Tunesische	7	489	.	.
Russische	6	2.082	.	.
Deutsche	6	1.609	33	29.020
Dänische	6	913	.	.
Türkische	2	215	.	.
Holländische	1	164	19	17.111
Belgische	.	.	11	11.904
Zusammen	1.108	154.804	1.740	821.749
Dagegen in 1876	1.334	301.168	1.907	883.788
Abnahme in 1877	226	146.364	167	62.039

Aus österreichisch-ungarischen Häfen langte während des ganzen vorigen Jahres kein nationales Handelsfahrzeug hier an, und ebenso lief auch keines von Livorno dahin aus. Ueberhaupt nahm nur ein englischer Dampfer von 653 Tonnen von hier seine Richtung nach Triest.

Bis zum Jahre 1865 unterhielt die italienische Handelsmarine einen sehr zahlreichen Verkehr mittels Segelschiffen bis in die entferntesten Gebiete. Als aber dann die fremdländischen Dampfer immer zahlreicher auftraten, und überhaupt die Dampfkraft dem Segel eine fortwährend sich steigernde Concurrenz bereitete, da trat die italienische Segelschifffahrt mehr und mehr in den Hintergrund.

Es hängt dies einzig und allein mit dem Umstande zusammen, dass die hierländige Handelsmarine eine geringere Anzahl Dampfer als diejenige der übrigen seefahrenden Nationen ersten Ranges besitzt.

Während der letzten 16 Jahre wurden auf italienischen Werften ungefähr 100 Dampfschiffe gebaut, eine Zahl, die nicht gross genug erscheint, um damit die grossen Seewege des Welthandels mit der erforderlichen Häufigkeit zu befahren.

Gleichwohl kann man nicht sagen, dass diese Wege seitens der italienischen Flagge ausser Acht gelassen wurden. Die Gesellschaft Rubattino stellte eine Verbindung der grossen Häfen des Mittelmeeres mit Suez und Bombay her, und versuchte ein Gleiches in Bezug auf Singapore und Batavia. Die Gesellschaft Lavarello verband Genua mit Südamerika.

Die Gesellschaft Peirano-Danovaro lässt ihre Dampfer zwischen Marseille und Triest entlang der ganzen italienischen Küste verkehren. Die Gesellschaft Trinacria führte einen Dampferdienst zwischen den Haupthäfen Italiens und den Seeplätzen am Schwarzen und Aegäischen Meere ein.

Andere Dampfschifffahrtsgesellschaften machten versuchsweise Fahrten nach den Häfen von Peru und denjenigen im äussersten Osten, und wurden infolge dessen mehrere regelmässige Linien gebildet.

Aber von allen diesen Unternehmungen lieferten nur wenige ein günstiges Ergebniss, so dass heute eigentlich nur noch die Gesellschaft Lavarello ohne Staatshilfe fortzubestehen vermag.

In den ersten Verträgen, welche der Staat im Jahre 1861 mit den bestehenden Dampfschifffahrtsgesellschaften abschloss, ging man nicht über das Mittelländische Meer hinaus. Damals fehlte es Italien in seinem Küstengebiete zumeist noch an Eisenbahnen, und es schien dringend geboten, für die nothwendigen Communicationen Vorsorge zu treffen.

Es galt, Italien mit dem Continent zu verbinden, und durch die Küstenschifffahrt dem Mangel an Schienenstrassen abzuhelfen. Die vom Staate subventionirten Gesellschaften hielten sich aber nicht schüchtern an die Küste, sondern dehnten ihre Fahrten nach Tunis und Alexandrien aus, den Durchstich der Landenge von Suez erwartend, um in ferne Meere zu dringen.

Alles das vermochte jedoch nicht die dringendsten Wünsche und Bedürfnisse des Handels zu befriedigen. Man versuchte nun, die verschiedenen Schifffahrtscompagnien zu einer einzigen Gesellschaft zu vereinigen, die stark genug wäre, um der österreichischen, französischen und englischen Concurrenz Stand zu halten und die weitesten Reisen zu unternehmen; aber auch da entsprach der Erfolg nicht den gehegten Erwartungen.

Im Jahre 1870 wurde eine eigene Commission mit der Aufgabe betraut, zu untersuchen, wie in der geeignetsten Weise die Zunahme der Dampfschifffahrt zu begünstigen wäre.

Man verlangte eine Linie nach dem Schwarzen Meere und nach Südamerika, ausserdem eine Vermehrung und Ausdehnung der bereits bestehenden Fahrten, zunächst über den Suezcanal hinaus.

Es folgten jetzt mehrere Versuche, von denen einige gleich bei ihrem Entstehen, andere nicht viel später als misslungen sich erwiesen; doch muss bemerkt werden, dass sie alle den fernen Osten, Griechenland, das Schwarze Meer, New-York, Philadelphia oder das La Plata-Gebiet zum Ziele hatten.

Im Jahre 1872 wurden die Verträge mit den Schifffahrtsgesellschaften erneuert, und damit mehrere Reformen in Verbindung gebracht. So wurde der Dampferdienst zwischen Italien und dem Festlande vervollständigt, eine der zwischen Genua und Aegypten bestehenden vier Linien bis nach Bombay ausgedehnt.

An die Stelle der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, welche bisher, so zu sagen, den Dienst zwischen den Häfen des Adriatischen Meeres und dem Orient besorgt hatte, trat die Gesellschaft Adriatico Orientale, welche einen regelmässigen Verkehr nach dem Osten einleitete.

Es war das ein Project von grosser Wichtigkeit, wenn auch damit dem allgemeinen Verlangen nach täglichen Verbindungen mit den Inseln und nach weit ausgedehnten Reisen keine Rechnung getragen wurde.

Inzwischen erfolgte der Zusammensturz der Gesellschaft Trinacria, und die Frage der Postverbindungen zur See gestaltete sich um so dringender, als die von der Regierung mit den andern Compagnien abgeschlossenen Verträge dem Ablauf nahe waren.

In Erwägung der hohen Bedeutung, welche die Regelung des Seeverkehrs für die wirthschaftliche Entwicklung dieses Landes hat, wurden neuerdings von einer Commission die sorgfältigsten Erhebungen gepflogen und Pläne ausgearbeitet, auf Grund deren neue Verträge mit den Gesellschaften Rubattino und Florio zu Stande kamen.

Schifffahrt und Handel von Malaga im Jahre 1877.

Malaga. Die Schiffsbewegung im hiesigen Hafen, welche schon für 1876 ein recht befriedigendes Resultat aufzuweisen hatte, gestaltete sich im Jahre 1877 noch besser, wie aus folgender Zusammenstellung erhellt.

Einläufe	1876 Schiffe	1876 Tonnen	1877 Schiffe	1877 Tonnen
Mit Ladung	2.736	484.030	2.599	597.126
In Ballast	77	14.922	477	25.124
Zusammen	2.813	498.952	3.076	622.250
Zunahme	.	.	263	123.298

Unter österreichisch-ungarischer Flagge erschienen sechs Segelfahrzeuge, und zwar: 2 von Marseille mit gemischter Ladung für La Guayra und Puerto Cabello; 1 von North-Shields mit Kohlen; je 1 von New Orleans und Triest (in Havarie) mit Fassdauben; 1 mit Brettern.

Auch in 1877 hat sich die Anzahl der diesen Hafen besuchenden englischen Schiffe gegen das Vorjahr wieder vermehrt, und zwar von 225 mit 136.796 Tonnen auf 252 mit 167.731 Tonnen. Besonders hervortretend ist die Zunahme des Tonnengehalts im Verhältniss zu der Erhöhung, welche die Anzahl der Fahrzeuge erfahren hat.

Die Frachten hielten sich im Allgemeinen ebenso niedrig wie im Vorjahre, und zwar pr. Tonne nach: London und Liverpool 20 bis 30 s. und 10 pCt.; Hâvre 60 Francs und 10 pCt.; Marseille 30 Francs und 5 pCt.; Hamburg 36 Mark und 15 pCt.; Amsterdam 25 fl. holl. und 20 pCt.; Copenhagen 30 bis 36 Mark und 15 pCt.; St. Petersburg und Riga 60 s. und 10 pCt.; den Vereinigten Staaten 45 bis 60 s. und 10 pCt., Alles für Dampfer. Auf Segelschiffen zahlte man pr. Tonne nach: Copenhagen 25—30 Mark und 15 pCt.; den Vereinigten Staaten 20—25 s. und 10 pCt.

Die zur Bestreitung der Kosten für Reinigung und Verbesserung des Hafens bestehenden Abgaben lieferten im Ganzen eine Einnahme von 1,558.040 Realen (163.970 fl.), nämlich: 1,086.030 Realen (114.300 fl.) für Waaren und 472.010 Realen (49.670 fl.) von den Schiffen. Auf die englische Flagge allein entfallen ungefähr zwei Fünftel der eingehobenen Beträge.

Die Lage des Handels von Malaga war im Allgemeinen zu Anfang des Jahres nicht sehr befriedigend, besserte sich aber nach und nach, so dass das Gesammtergebniss in Bezug auf den Export ein ziemlich günstiges genannt werden darf, wenngleich dasselbe die Belange des Vorjahres nicht völlig erreichte.

Der Import, welcher gegen 1876 ebenfalls um etwas zurückblieb, umfasste folgende Hauptartikel:

Waarengattung	1876	1877
Gusseisen, Ctr. à 46 Kilogr.	7.100	2.737
Stangeneisen, Stück	846	14.132
Nägel, Fässer	226	374
Eiserne Fassreifen, Bund à 50 Kilogr.	11.319	11.360
Maschinentheile, Colli	4.375	4.525
Stahl, Kisten	690	966
Andere Eisen- und Kurzwaaren, Colli	4.252	5.549
Zinnplatten, Kisten	2.349	2.396
Steinkohlen, Tons à 1000 Kilogr.	40.748	27.090
Holzkohlen " " "	2.034	.
Rohe Baumwolle, Ballen à 207 Kilogr.	9.073	10.439
Baumwoll- und Schafwollstoffe, Colli	998	1.070
Garne, Colli	439	742
Sprit, Gebinde à 620 Liter	1.040	1.501
Zucker, Kisten, Säcke und Fässer	6.216	14.177
Cacao, Säcke	2.203	1.966

Waarengattung	1876	1877
Kaffee, Säcke	2.814	1.049
Schwefel, Säcke	3.795	2.040
Soda, Fässer	2.343	1.675
Planken und Bretter aus Schweden, Stück	199.782	384.633
Bretter aus Portugal, Stück	173.156	126.553
Fassdauben, Stück	134.580	466.565
Häute, Stück	15.279	13.772
Petroleum, Fässer	1.425	860
„ Kisten	38.774	63.665
Stockfisch, Centner	83.751	50.627
Feuerfeste Mauersteine, Stück	96.833	113.153
Spartogras, Centner	1.185	19.525
Cement, Fässer	3.494	4.089

Die Einfuhr aus Oesterreich-Ungarn zeigt von Jahr zu Jahr eine, allerdings nicht sehr bedeutende, aber sichere und stetige Zunahme, da die Industriellen der Monarchie es sich angelegen sein lassen, durch Errichtung von Agenturen und Hiehersendung von Handelsreisenden ihre Verbindungen auszudehnen, sowie die verschiedenen Fabrikate durch beständige Vervollkommnung und möglichst billige Preise mehr und mehr concurrenzfähig zu machen.

Da es an einer directen Dampfschiffverbindung zwischen Triest und Malaga fehlt, ist der Waarenbezug aus Oesterreich kostspielig und zeitraubend, so dass sich die hiesigen Importeure mit Vorliebe an englische, französische oder deutsche Fabrikanten wenden, denen leichtere und billigere Dampferlinien zu Gebote stehen.

Ein Vergleich der in den Jahren 1876 und 1877 von hier ausgeführten wichtigeren Gegenstände ergiebt Folgendes:

Waarengattung		1876 Menge	1876 Werth, fl.	1877 Menge	1877 Werth, fl.
Muscatelrosinen	Kisten à 10 Kilogr.	2,262.240	8,596.500	1,959.992	7,840.000
	Körbe à 23 „	40.610	213.610	10.976	57.600
	Fässer à 52 „	54.508	688.430	19.610	235.300
Mandeln	Kisten à 11½ „	33.403	421.880	14.525	123.500
	Körbe à 23 „	4.076	24.460	24.926	373.900
	Säcke à 46 „	1.768	22.990	4.783	119.600
Feigen	Ctr. à 46 „	20.063	140.440	15.108	90.700
Grüne Weintrauben	Fässer à 23 „	13.015	191.970	22.713	216.000
Citronen	Kisten à 1200 St.	34.598	588.170	40.728	733.100
Orangen	„ „	11.031	195.470	26.758	334.500
Pomeranzenschalen	Ctr. à 46 Kilogr.	6.633	96.230	5.280	63.400
Wein	Both à 480 Liter	12.070	2,414.000	9.095	2,001.000
Olivenöl	Ctr. à 46 Kilogr.	6.427	160.680	51.935	1,038.700
Seife	„ „ „	424	8.430	4.139	82.800
Spitzerbsen	„ „ „	28.395	513.110	25.439	508.800
Spartogras	Ballen à 115 Kilogr.	25.252	353.520	95.565	1,434.000
Blei	Ctr. à 46 „	313.250	3,132.500	455.850	4,341.000
	Gesammtwerth		17,762.390		19,593.900

Wie obige Zusammenstellung zeigt, hat in Mandeln, Weintrauben, Citronen, Orangen, Olivenöl, Seife, Spartogras und Blei eine zum Theil bedeutende Steigerung,

dagegen in Rosinen, Feigen, Pomeranzenschalen, Wein und Spitzerbsen ein mehr oder weniger namhafter Ausfall dem Vorjahre gegenüber stattgefunden.

Da die Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn auf indirectem Wege, hauptsächlich über Hamburg, geschieht, so lassen sich bezüglich der Menge und des Werthes der dahin versendeten Güter, die übrigens fast ausschliesslich in Rosinen und Wein bestehen, keine sicheren Daten angeben; doch ist auch hier eine langsame, aber stetige Zunahme nicht zu verkennen.

Die Schwankungen der Course waren nicht allzu bedeutend und variirten für 3 Monat-Wechsel auf: Paris zwischen 5·09 und 5·17 Francs; London zwischen 48·35 und 49·60 d.; Hamburg zwischen 4·12½ und 4·19 Mark. — Alles pr. 20 Realen.

Infolge reichlicher Niederschläge und durchgehends günstiger Witterung in den ersten Monaten des vorigen Jahres fiel die Ernte aller landwirthschaftlichen Producte ziemlich gut aus.

Der Ertrag an Rosinen war allerdings nicht völlig so gross wie im Vorjahre, die Qualität jedoch sehr gut. England, als Hauptabnehmer der feinen Frucht, bezahlte gute Preise, während die amerikanischen Märkte, welche nur von der allerbilligsten Sorte beziehen, sich äusserst flau hielten, so dass dort kaum der Kostenpreis des Products zu erlangen war.

Wie fast immer, eröffneten die Preise Mitte August, infolge des im Beginne stets herrschenden regen Begehrs nach der Erstlingsfrucht, ziemlich hoch und zwar mit 22 bis 95 Realen (2·30 bis 10 fl.) pr. Kiste, je nach Qualität. Anfangs September jedoch fingen Notirungen bereits an, auf 19 bis 90 Realen zu weichen, und diese Sätze behaupteten sich bis zum Beginn des October.

Von dieser Zeit ab bis Mitte November stieg der Artikel wieder langsam auf 24 bis 95 Realen, da die fremden Märkte andauernde Kauflust zeigten; diese kam aber plötzlich wieder ins Stocken, als die feinere Frucht fast ganz vergriffen war.

Dies hatte zur Folge, dass die noch übrig bleibenden couranten Qualitäten auf 18 bis 41 Realen wichen, ohne aber eine Wiederbelebung der Ausfuhr zu ermöglichen, so dass um ca. 300.000 Kisten weniger als in 1876 verladen wurden.

Die während des Jahres 1877 exportirten 1,959,992 Kisten Rosinen vertheilen sich ihrer Bestimmung nach wie folgt: Frankreich 286.349 Kisten, England 329.373 Kisten, nördliches Europa 188.389 Kisten, Mittelmeer und Portugal 29.780 Kisten, Vereinigte Staaten von Amerika 1,006.754 Kisten, Südamerika 119.347 Kisten.

Am günstigsten fiel die Mandelernte aus, und zwar sowohl in Menge als auch in Güte. Dabei waren Preise, besonders im Anfang, recht billig und wurde fast doppelt so viel als im Vorjahr verladen.

Später stieg der Werth des Artikels allerdings ziemlich schnell um ca. 25 pCt., veranlasst durch die dauernde Nachfrage und eintretenden Mangel an Waare, so dass es schliesslich kaum möglich war, alles vom Ausland Verlangte zu liefern.

Obgleich bisher alle Versuche, grüne Muscatelweintrauben zu verladen (besonders nach England), fast gänzlich fehlschlugen, indem die Frucht trotz der kurzen Reise immer grösstentheils in verfaultem Zustand anlangte, so unternahm man doch im vorigen Jahre neuerdings einen Export in grösserem Massstabe, wobei man der Gefahr des äusserst leichten Verderbens durch möglichst sorgfältige Wahl und Verpackung zu entgehen suchte.

Leider misslangen jedoch auch diese Expeditionen und zwar so vollständig, dass die Speculanten, welche die Waare für eigene Rechnung absandten, dabei namhafte materielle Verluste erlitten.

Von Citronen sind im Jahre 1877 ca. 6000 und von Orangen 16.000 Kisten mehr als im Vorjahre zum Versand gekommen; es hat also in beiden Artikeln ein recht erfreulicher Aufschwung stattgefunden, welcher durch den günstigen Ausfall der Ernte und billige Preise bewirkt wurde.

Die Pflanzungen mehren sich fortwährend und es steht zu erwarten, dass die Ausfuhr dieser Früchte im Laufe der nächsten Jahre sich noch weiter heben werde.

Die Weinlese fiel im Jahre 1877 quantitativ nur mittelmässig aus, doch erwies sich die Qualität der verschiedenen jungen Weine im Ganzen als recht gut, und erzielten dieselben auch etwas höhere Preise als im Vorjahre.

Die Ausfuhr blieb aber leider um etwa ein Viertel hinter der von 1876 zurück, was seinen hauptsächlichen Grund in den gedrückten Geschäftsverhältnissen hat, welche sowohl in Europa als in Amerika namentlich in diesem Artikel herrschen.

Obgleich die 1876er Olivenernte recht gut war, hielten sich doch die Oelpreise durchgehends ziemlich hoch, weil Alles vom inländischen Markte, dessen Vorräthe völlig erschöpft waren, aufgekauft wurde und der hier bezahlte Preis von 43 bis 45 Realen pr. $11\frac{1}{2}$ Kilogr. einen vortheilhaften Export nicht zuliess.

Allerdings war die Ausfuhr viel bedeutender als in 1876, beschränkte sich jedoch fast ausschliesslich auf das Inland und die spanischen Colonien.

Der Ertrag der Olivenernte im Jahre 1877 erwies sich nur als mittelmässig, da die Pflanzungen im Frühjahr durch häufigen Regen und scharfe Winde etwas litten.

Da jedoch das Inland noch reichlich versorgt war, so hielten sich die Preise gleich nach der Lese ziemlich niedrig, nämlich auf 41 bis 42 Realen, und wurden deshalb verschiedene grössere Abschlüsse für Lieferung im Frühjahr 1878 auf den nordischen Märkten gemacht.

Obgleich das Geschäft in Spartogras mit England grösstentheils direct von der Küste aus gemacht wird, hat sich dennoch im Jahre 1877 der diesfällige Export von Malaga aus ganz bedeutend vermehrt (95.565 Ballen, gegen 25.252 Ballen in 1876).

Die Getreideernte war in Andalusien nur mittelgut und ging zum Durchschnitts-Preise von 53 Realen pr. 45 Kilogr. in den einheimischen Consum über.

Der günstigen Witterung des Jahres 1876 verdankt Spanien einen recht guten Ertrag des Zuckerrohrs, welcher für das ganze Land auf ca. 20 Mill. Kilogr. geschätzt wird, wovon drei Viertel allein auf die Provinzen Malaga, Almeria und Granada entfallen.

Das in diesen Provinzen mit Zuckerrohr bepflanzte Terrain hat eine Ausdehnung von zusammen 7,071.000 Acker, von welchen 1,802.000 Acker auf die Provinz Malaga, 2,112.000 Acker auf Almeria, 3,157.000 Acker auf Granada entfallen.

In Bezug auf öffentliche Bauten hat sich während des Jahres 1877 nichts besonders Erwähnenswerthes ergeben. Die Construction der vor drei Jahren angefangenen Markthalle hat nur unbedeutende Fortschritte gemacht.

Um so mehr Rührigkeit herrschte bei den Privatbauten vor. Mit der Herstellung neuer, hübscher und geräumiger Häuser wurde auch in 1877 ungeschwächt fortgefahren, so dass das zu derlei Zwecken verwendete Capital sehr bedeutend ist.

Das während der letztverflossenen Jahre stattgehabte namhafte Steigen der Miethzinse, verbunden mit dem System, in den neuen Häusern viele kleine, von einander unabhängige Wohnungen anzubringen, macht derartiges Eigenthum zu einer sichern und gewinnreichen Capitalsanlage. Hieraus erklärt sich zum grössten Theil die starke Baulust, wobei die Leichtigkeit und Schnelligkeit zu bewundern ist, mit der Miether gefunden werden.

Schifffahrts- und Handelsverkehr von Barcelona im Jahre 1877.

Barcelona. Das Jahr 1877, welches mit einem flauen Geschäftsgange begonnen hatte, verlief, ohne auch nur einmal das Niveau dieser Flauheit zu verlassen, und schloss endlich unter dem Druck einer namhaften Stagnation.

Mit dem Ablauf des Jahres 1876 glaubte man sich der Hoffnung hingeben zu können, dass die Folgen der früheren erregten Zeiten in ihrer schlimmen Wirkung auf die volkswirthschaftlichen Verhältnisse überstanden seien, und dass ein baldiges Einlenken in die gewöhnlichen Geleise Linderung und Heilung der auf allen Gebieten entstandenen Schäden bringen werde.

Diese Voraussetzung traf jedoch nicht ein; vielmehr hörte man überall nur Klagen über verminderte Gewerbsthätigkeit und Erlahmung des Handels.

Die letztjährige Schifffahrtsbewegung im Hafen von Barcelona ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Flagge		Zahl	Tonnengehalt	Anzahl der Passagiere
Spanische:				
Ueberseeische Einläufe	Dampfer	24	15.922	1.047
	Segelschiffe	270	62.847	
Einläufe aus europäischen Häfen .	Dampfer	495	126.629	4.007
	Segelschiffe	95	31.422	
Küstenschiffe über 20 Tonnen . .	Dampfer	498	120.956	12.962
	Segelschiffe	681	85.459	
„ unter 20 Tonnen .	Segelschiffe	2.556	45.596	470
Zusammen . .		4.619	488.831	18.486
Oesterreichisch-ungarische . . .	Segelschiffe	13	3.521	.
Englische	Dampfer	238	168.462	198
	Segelschiffe	62	14.123	
Französische	Dampfer	88	68.983	7.588
	Segelschiffe	58	9.992	
Italienische	Dampfer	5	3.625	1.620
	Segelschiffe	246	59.591	
Schwedisch-norwegische	Dampfer	13	5.297	296
	Segelschiffe	90	31.915	
Deutsche	Dampfer	32	20.872	169
	Segelschiffe	23	7.723	
Griechische	„	16	4.986	12
Russische	„	7	3.358	.
Belgische	Dampfer	10	12.694	.
Holländische	Segelschiffe	4	695	3
Dänische	„	9	1.458	.
Amerikanische	„	10	3.695	11
Portugiesische	„	2	264	.
Argentinische	Dampfer	1	756	
Im Ganzen . .		5.546	910.841	28.383

Unter den eingelaufenen 927 Schiffen fremder Flagge befanden sich 93 von 37.084 Tonnen, die entweder in Ballast segelten, oder diesen Hafen nur im Transit berührten, ohne ausser der Aufnahme von Reisenden andere wesentlichere Operationen ausgeführt zu haben.

Im Vergleich zum Vorjahre hat sich die Anzahl der den Hafen von Barcelona besuchenden Schiffe um 395 vermindert, dagegen die Tragfähigkeit um mehr als 25.000 Tonnen erhöht. Die letztere Differenz erklärt sich durch den Umstand, dass

bei den Einläufen überhaupt, und zwar hauptsächlich bei jenen unter englischer Flagge, grössere Dampfer vorkamen.

Die spanische Flagge erfuhr sowohl in ihren Verbindungen mit den überseeischen Ländern, wie auch mit den Häfen des übrigen Auslandes eine merkliche Abnahme. In ersterer Beziehung hat sie bei einer Zunahme um 6 Dampfer gleichzeitig eine Verminderung um 19 Hochbordschiffe und im Verkehr mit fremden Seo-Emporien eine Abnahme um 16 Dampfer und 65 Segelschiffe zu beklagen.

Der Rückgang in der maritimen Thätigkeit erstreckt sich sogar auf die grosse Küstenschifffahrt; nur die der Küste entlang verkommenden kleineren Segelbarken von ganz geringem Tonnengehalt erfreuten sich einer Zunahme um 262 Fahrzeuge und 5256 Tonnen.

Die österreichisch-ungarische Flagge war im hiesigen Hafen nur durch 13 Segelschiffe von 3521 Tonnen vertreten, gegen 16 Schiffe von 4188 Tonnen im Vorjahre. Von den im letzten Jahr erschienenen Schiffen lief nur 1 in Ballast aus Marseille hier ein, um Wein u. dgl. nach Portorico zu verfrachten. Von den 12 beladenen Fahrzeugen kamen: 3 aus Sign mit Hölzern im Werthe von 25.600 fl., 3 aus Salonich mit Getreide für 95.000 fl., 2 aus Bordeaux mit Querhölzern für 22.000 fl., 2 aus Marseille mit Wein, Oel und Früchten für 20.000 fl., 1 aus England mit Steinkohlen für 3000 fl., 1 aus Tabasco (Mexico) mit Farbhölzern und Colonialien für 30.000 fl.

Da von den eingelaufenen nationalen Fahrzeugen eines hier verkauft wurde und zwei im Hafen verblieben, so verliessen nur 10 derselben Barcelona, und zwar 2 mit der Bestimmung nach Sign, 3 nach Salonich und den Dardanellen, je 1 nach Triest, Curzola, New-York, Portorico und Tabasco. Nach New-York wurde Süssholz für 22.000 fl., nach Portorico Wein, Branntwein und andere Waaren für 45.000 fl., nach Tabasco Wein, Oel und Früchte für 40.000 fl., nach Sign 4000 Kilogr. Kaffee im Werth von 5000 fl. verladen. Sechs Schiffe gingen in Ballast ab.

Der Schiffsverkehr unter englischer Flagge ist gegen das Vorjahr um 46 Dampfer und 24 Segelbarken mit einer Tragfähigkeit von mehr als 34.000 Tonnen gestiegen. Zweiundzwanzig englische Kauffahrer brachten Baumwolle für 2,950.000 fl., 2 Petroleum für 105.000 fl., 3 Getreide aus Afrika, 3 edle Hölzer aus Canada, über 250 Eisen, Steinkohlen, Cokes etc. Der Gesammtimport unter englischer Flagge wird mit 645.200 Pfd. Strlg., gegen 515.000 Pfd. Strlg. im Vorjahre, veranschlagt.

Frankreich blieb in seinem Schiffsverkehr den Ergebnissen des Vorjahres ganz gleich. Die grossen Messagerie-Dampfer liefen regelmässig jeden Montag Morgens ohne den geringsten Unfall hier ein und waren jedesmal ausnehmend gut befrachtet. Gegenüber der für das Jahr 1876 ausgewiesenen Anzahl von nahezu 10.000 Passagieren ergab sich diesmal eine Abnahme um 2400 Personen.

Jetzt, wo die bisher unterbrochen gewesene Strecke Gerona-Perpignan ebenfalls mittels Eisenbahn zurückgelegt werden kann, werden natürlich die meisten Reisenden die directe Schienenverbindung von und nach Barcelona benützen, und somit die Anzahl der den Seeweg wählenden Passagiere auf ein Minimum herabsinken.

Die bei der italienischen Flagge eingetretene Vermehrung um ca. 4000—5000 Tonnen ist eine ganz zufällige und erklärt sich dadurch, dass statt der früheren 3 im vorigen Jahre 5 grosse Plata-Dampfer hier vorbeikamen, lediglich um Kohlen einzunehmen.

Die italienischen Schiffe importirten Waaren für 8,092.000 Francs, darunter 3140 Tonnen Guano, 32.633 Tonnen Holzkohlen, 21.700 Tonnen Steinkohlen. An Weinen exportirten dieselben einen Werth von 1,275.000 Francs.

Schweden und Norwegen, die in 1876 durch 124 Handelsfahrzeuge (darunter 17 Dampfer) vertreten waren, sendeten diesmal nur 103 Schiffe, unter welchen sich 13 Dampfer befanden. Bezüglich der Tragfähigkeit ergab sich ein Minus von 10.000

Tonnen. Von den für 1877 ausgewiesenen 37.212 Tonnen entfallen 29.881 auf Norwegen.

Der Import unter schwedisch-norwegischer Flagge beschränkte sich wie immer auf Hölzer und Stockfisch. Von ersteren langten 4732 Standard (3384 aus Schweden, der Rest aus Norwegen) im Werthe von 1,466.900 Francs, von letzterem 4660 Tonnen für 3,495.000 Francs ein. An Fracht wurden bei diesen Operationen 646.000 Francs erzielt.

Deutschland weist für 1877 55 Schiffe (darunter 32 Dampfer) aus, gegen 67 Schiffe (darunter die gleiche Anzahl Dampfer) im Vorjahre. Die Tragfähigkeit hat um mehr als 10.000 Tonnen abgenommen. Von 10 zu 10 Tagen traf regelmässig ein Sloman-Dampfer aus Hamburg hier ein, und war auch meistens gut beladen. Die Segelschiffe brachten nebst Eisen, Papier etc. eine ziemliche Menge Steinkohlen aus England.

Griechenland hatte gegen 1876 um 18 Segelschiffe und 4600 Tonnen weniger.

Russlands Thätigkeit verminderte sich gegen das Vorjahr um mehr als 2 Drittel (7 Segelschiffe, gegen 25 in 1876).

Dagegen hat sich für die belgische Flagge die Anzahl der hier eingelaufenen Dampfer verdoppelt (von 5 auf 10), und alle kamen in Barcelona mit guter Ladung von Papier und Maschinen an.

Die übrigen, beim letztjährigen Hafenverkehr vertretenen Flaggen weisen durchweg eine Abnahme auf, und zwar: die holländische um 2 Dampfer und 3 Segelschiffe, die dänische um 8, die amerikanische und portugiesische um je 2 Segelschiffe. Der Werth der von den amerikanischen Fahrzeugen mitgebrachten Artikel, als: Fassdauben, Dielen, Kohlen, Petroleum, Baumwolle u. dgl., betrug 442.000 Colonaten (gegen 909.000 Colonaten im Vorjahre).

Der unter argentinischer Flagge eingelaufene Dampfer gehörte wahrscheinlich der spanischen Nationalität an. Auch österreichisch-ungarischen Fahrzeugen convenirt es zuweilen, unter russischer Flagge zu fahren.

Die letztjährige Waareneinfuhr erlitt beinahe in allen Zweigen eine Verminderung.

Der Import von Baumwolle betrug 335.518 metr. Ctr. oder 182.009 Ballen (gegen 354.951 Ctr. oder 210.105 Ballen in 1876). Dazu der Vorrath vom 1. Januar 1877 pr. 63.448 metr. Ctr. oder 39.746 Ballen, giebt zusammen 398.966 metr. Ctr. oder 221.755 Ballen. Consumirt wurden 349.326 metr. Ctr. oder 194.795 Ballen, somit um 15.808 metr. Ctr. oder 12.786 Ballen weniger als in 1876; 49.640 metr. Ctr. oder 26.960 Ballen verblieben mit 31. December vorräthig.

Ursache des geringeren Verbrauches von diesem Rohstoff ist die seit September 1877 hereingebrochene Krisis, welche den Absatz der Baumwollfabrikate bedeutend verminderte. Auch erzeugen mehrere der grösseren Spinnereien bereits viel feinere Nummern.

Weizen und Roggen gelangten infolge der Sperrung des Schwarzen Meeres in viel kleineren Mengen als gewöhnlich nach Catalonien. Etwa 160.000 spanische Quarteras dieser beiden Fruchtgattungen dürften aus Italien und Frankreich hieher importirt worden sein.

Von Häuten aus den La Plata-Staaten kamen nur 301.321 Stück, gegen 410.870 Stück in 1876. Da aus dem Vorjahre ein Vorrath von 196.000 Stück verblieb und am 31. December 1877 in den hiesigen Magazinen 95.000 Stück lagerten, so beziffert sich der Consum für das ganze vorige Jahr auf 402.321 Stück oder pr. Monat auf beiläufig 33.500 Stück.

Der Zuckerimport war um 30 pCt. geringer als in 1876. In den ersten sechs Monaten waren die Preise zu hoch, und später kam der Reformzoll, welcher alle Speculation lahm legte.

Von Kaffee und Cacao wurde viel weniger eingeführt, und zwar aus den bereits bei dem Artikel Zucker angeführten Gründen.

Stockfisch, ein Hauptnahrungsmittel der Bevölkerung, wurde von spanischen und andern Schiffen in einer Menge von beiläufig 7000 Tonnen zugeführt.

Von Steinkohlen kamen 286.000 (gegen 247.000) Tonnen, von Holzkohlen 32.633 Tonnen aus Italien.

Bezüglich des Importes österreichisch-ungarischer Industrieartikel ist zunächst zu bemerken, dass sich der Begehr darnach der misslichen Zeitumstände wegen vermindert hat.

In Gablonzer Artikeln stellte sich durch das Erscheinen mehrerer Reisenden aus dortiger Gegend eine Concurrenz heraus, welche einzelnen der betreffenden Fabriken zum Nachtheil gereichte.

Für den Absatz feinerer Tücher ergaben sich durch die Zollreform zufällige günstige Conjuncturen, die ein Brünner Fabrikant durch sein persönliches Erscheinen sehr klug und hoffentlich mit gutem Erfolg zu benützen verstand. Aus gleichem Grunde fand sich auch ein Repräsentant der Leitenberger'schen Fabriken hier ein, um das Absatzgebiet für die bekannten Baumwollkopftüchel auszudehnen. Bei dieser Gelegenheit zeigte sich, dass die schönsten Muster von derlei Artikeln von englischen Fabrikanten möglichst getreu nachgemacht werden.

Erfreulich ist die Wahrnehmung, dass sich auch Wiener Kunstwerke sowohl hier als in Madrid Abnahme zu verschaffen wussten. Dies sind nämlich wohlfeilere Oelgemälde (im Preise von ca. 20 bis 200 fl. und manchmal auch darüber) in schönen goldenen Rahmen und mit dem Namen des Künstlers versehen. Den Bilderhändlern Joseph Schnell & Sohn gebührt das Verdienst, durch monatlangen Aufenthalt in Spanien diesem Artikel am hierländigen Markte Eingang verschafft zu haben.

An Kurzwaaren aller Art dürfte in 1877 entschieden weniger importirt worden sein als im Vorjahre. Ebenso an Hohl- und Spiegelglas, dessen Einfuhrwerth auf 230.000 Francs veranschlagt wird. Böhmische Granaten, in Schmuckform und in leichtes Gold gefasst, fanden hier und auf den Balearen Absatz (für 10.000 bis 15.000 Francs).

An Leder dürften 300 bis 400 Dutzend (Firma Suess) zum Preise von 125 bis 150 Francs abgesetzt worden sein; ferner Seidenpapier zum Einwickeln der Orangen etwa für 130.000 bis 140.000 Francs. An gebogenen Möbeln schickten Fischel und Kohn 90 bis 100, Thonet 600 Kisten hieher.

Der Export von hier nach Oesterreich umfasste blos 28.000 bis 30.000 Stück Schaffelle.

Die vom hiesigen Zollamte eingehobenen Zollgebühren beliefen sich im Jahre 1877 auf 16,031.540 Pesetas, gegen 20,550.343 Pesetas in 1876; somit ergab sich der bedeutende Ausfall von 4,518.803 Pesetas.

Der Gesammtwerth der letztjährigen Einfuhr betrug ca. 58 Mill. und jener der Ausfuhr 46 Mill. Gulden. An der ersteren Summe betheiligten sich die nicht spanischen Flaggen mit etwas mehr als dem 4. Theil, wovon auf England allein ungefähr 5³/₄ Mill. Gulden entfallen dürften. Von der Ausfuhr dagegen kommt gar nur 1½ pCt. auf die Handelsmarine der fremden Länder.

In Bezug auf die Landwirthschaft Cataloniens lassen sich keine neuen und namhaften Fortschritte hervorheben. Im Instituto agricola catalan wurden auch voriges Jahr Sonntagsconferenzen abgehalten, dieselben brachten jedoch nur selten Gegenstände, interessant und neu genug, um auf die Zuhörerschaft anregend zu wirken.

Die Hauptthätigkeit der genannten Institution besteht überhaupt weniger in positivem Schaffen, als vielmehr darin, auf Vervollkommnung der Strassen und Wege, auf Beseitigung von Wasserrechts- und sonstigen Ruralgebrechen u. dgl. hinzuwirken. Der letzte Mahnruf galt der aus Frankreich immer näher an die spanische Grenze

heranrückenden Phylloxera, gegen deren Verheerungen die strengsten Massregeln erbeten wurden.

Im Gewerbe- und Fabrikwesen wurde hie und da durch Einführung neuer Maschinen aus England, Belgien und Frankreich wesentlich nachgeholfen. Uebrigens brachten missliche Zeitumstände und Wassermangel so manche Fabrik ins Stocken oder gar zum gänzlichen Stillstande.

In Badalona, einem Orte nahe bei Barcelona, vervollkommnet sich die dort bestehende Glasfabrik derart, dass deren Concurrenz nicht blos unseren, sondern auch den französischen Fabrikaten fühlbar geworden ist. Sie bezieht den Sand- oder Erdstoff direct aus Fontainebleau, gleichwie auch die Arbeiter und Schleifer zumeist aus Frankreich stammen. Feinere Luxuswaare wird aber daselbst nicht erzeugt.

Der frühere Gewerbeverein „Fomento de la Produccion nacional" gab Anlass zum Abfall des dritten Theiles seiner Mitglieder, die sich nun als „Fomento de la Produccion Española" constituirt haben. Nebst diesen beiden Vereinen wirkt auch die „Union barcelonesa de las clases productoras" in gleicher Richtung.

Die Eröffnung der Schienenstrecke von Gerona nach Perpignan wurde mit Freuden begrüsst. Man hat jetzt, um nach Barcelona zu gelangen, nicht mehr nöthig, sich einer 13stündigen Diligencefahrt oder einer wohl nicht minder unangenehmen Seereise zu unterziehen. Der Frachtverkehr ist auf dieser Linie noch nicht eingerichtet. Dermalen zahlt man von hier nach Perpignan in der I. Classe 104, in der II. Classe $78^1/_4$ Realen (à $10^1/_2$ kr.).

Zu den bereits vorhandenen Tramwaylinien gesellten sich zwei neue Strecken, deren eine mittels einer kleinen Locomotive befahren wird. Die Pferdebahnen rentiren sich hier gut.

Die bestehenden Banken bewährten sich, trotz des Zuwachses der „Banco Hispaño Colonial", und zahlten Interessen, einige auch noch Dividenden. Nur die „Banco popular Español" vermochte sich nicht aus ihrer misslichen Lage zu befreien.

Personalnachrichten.

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem k. und k. Consul Alois Viscovich in Sulina das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

(Allerhöchste Entschliessung vom 4. November 1878.)

— Seine k. und k. Apostolische Majestät haben allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. und k. Consul in Philippopel, Johann Cingrja, das Commandeurkreuz des fürstlich serbischen Takowa-Ordens annehmen und tragen darf.

(Allerhöchste Entschliessung vom 24. November 1878.)

— Der neu ernannte k. und k. Viceconsul Clemens Rogier Cornelis Wibaut in Vlissingen hat das Exequatur der kgl. niederländischen Regierung erhalten.

— Der k. und k. Consul Paul Reglia in Durazzo hat nach der Rückkehr von seinem Urlaube die Leitung der Amtsgeschäfte wieder übernommen.

— Der k. und k. Consul Hugo Fritsch in New-York hat eine Erholungsreise nach Europa unternommen.

Die Gegner des Gemeindebesitzes wenden dagegen ein, dass diese Form des Grundeigenthums nichts Besonderes, Nationales an sich habe, sondern bei allen Völkern zur Zeit des Anfangs ihrer Cultur gefunden werde.

Laveleye, der in seinem Werke: „De la propriété et de ses formes primitives“ diese Frage eingehend behandelt, führt an, dass bei Völkern, die von Jagd und Fischerei leben, der Begriff des unbeweglichen Eigenthums noch ganz unbekannt sei. Erst bei Hirtenvölkern keimt die Idee davon. Sind die Nomaden sesshaft geworden, so wird das Land in Losen unter die einzelnen Familien vertheilt, und hiemit erst tritt die Eigenthumsfrage auf.

Die Antheile bleiben den Familien, aber lange noch beschränkt durch Flurzwang, Erbpacht, Einstandsrecht etc. Hand in Hand mit dieser Entwicklung der Besitzverhältnisse geht der Fortschritt der Bewirthschaftung, so dass man sagen kann, die moderne Behandlung ist nur da zu finden, wo das vollständig individuelle Eigenthum entwickelt ist.

Weiter wird entgegnet, dass in Russland auch persönlicher Besitz angetroffen wird, und dass von der durch Gesetz vom 3. März 1848 den gutsherrlichen Bauern gegebenen Erlaubniss, Immobilien zu erwerben, häufiger Gebrauch gemacht worden ist. Die Art der Zutheilung der Felder macht den Flurzwang nothwendig, und die periodisch wiederkehrende Umtheilung hindert den Einzelnen an einer intensiven Bewirthschaftung seines Besitzes. Da ferner die Gemeinde dem Staate für die Steuern solidarisch haftet, muss der fleissige Bauer gewissermassen für den lässigen arbeiten und liegt hierin nur eine Unterstützung der Trägheit.

Nach der Ansicht, welche bis zu Ende der fünfziger Jahre in der einschlägigen Literatur vorherrschte, wäre der Gemeindebesitz erst durch die glebae adscriptio und durch die Einführung der Kopfsteuer (unter Peter dem Grossen) entstanden. Nach den neuesten Forschungen kann behauptet werden, dass der Gemeinde-Besitz schon vor der glebae adscriptio (1597) bestanden, dass aber die vielgerühmte, als im russischen Volkscharakter begründete Umtheilung des Landes erst viel später Platz gegriffen hat.

Von besonderem Interesse in dieser Beziehung ist ein Aufsatz von J. Keussler, der in der „Baltischen Monatschrift“ vom Jahre 1876 erschienen ist, und die Frage der historischen Entwicklung des Gemeindebesitzes auf Grund der neuesten Forschungen behandelt.

Der Autor stellt als vollkommen erwiesen hin, dass schon im mittelalterlichen Russland, also vor der Schollenpflichtigkeit, die Gemeinde gewisse Rechte über das Gemeindeland ausübte. Welches diese Rechte waren, lässt sich nicht genau angeben; wahrscheinlich hat ein Anrecht jedes erwachsenen Mitgliedes auf einen Landantheil nicht bestanden. Sicher ist, dass bei Zunahme der Bevölkerung eine Umtheilung des Landes nicht stattfand.

Die Masse uncultivirten Landes, das damals dem cultivirten an Werth völlig gleichkam, überhob die Gemeinde der Nothwendigkeit, neuen Mitgliedern auf Kosten der bereits vorhandenen Besitzer Grund und Boden zuzutheilen. Nach Massgabe des Bedürfnisses zogen die Besitzlosen von der Gemeinde weg, machten das nächstgelegene freie Land urbar und gründeten so Zweigniederlassungen, die mit der Hauptgemeinde vereint blieben.

Diese Art der „Aussiedlung“ behagte dem den russischen Bauern heute noch innewohnenden Triebe des Wanderns und der Loslösung vom Familienherde, und die Muttergemeinden sahen solche Colonisationsversuche gar nicht ungern, da sie einen Theil ihrer eigenen Steuerbeträge auf die neuen Dörfer überwälzen konnten. Zuweilen schien es den Bauern vortheilhafter, statt neue Ansiedlungen zu gründen, verfügbares Herrenland zu pachten, und diese Territorien hatten sie in vollständig individuellem Besitz. Erst zur Zeit der Aufhebung der Leibeigenschaft (1861) fand sich auch auf

herrschaftlichen Gütern der Gemeindebesitz ausgebildet. Seit der glebae adscriptio musste allmälig die Umtheilung des Landes platzgreifen, da Gemeinden wie Gutsherren wegen der Haftpflicht für die Steuern daran lag, jeden Steuerpflichtigen mit dem nöthigen Lande zu versehen, und der Wegzug der Landlosen unmöglich geworden war.

Keussler führt weiter noch an, dass in einigen Theilen Russlands der Gemeinde-Besitz sich in seiner ursprünglichen Form erhalten hat. (Im Gebiete der Dwina hat er gar nicht existirt und wurde dort erst 1829 von der Regierung durch Circular eingeführt.) In den Gouvernements Archangel, Olonez, Wologda, Wiatka und Perm ist die Bevölkerung äusserst dünn. Es war ihr daher möglich, bis auf den heutigen Tag die oben geschilderte Art der „Aussiedlung“ auf uncultivirtes Terrain vorzunehmen. Die einzelnen Dörfer umfassen dort nur 6—10 Höfe, und obgleich der Grund im Eigenthum der Gemeinde steht, sind doch die Aecker im bleibenden Besitz der Bauern.

Auch in Westsibirien finden wir unter gleichen Voraussetzungen das Land in dauerndem Besitz des ersten Benützers. Nur die im Ueberschwemmungsterrain gelegenen Wiesen unterliegen wegen ihres ungleichen Ertrags der Umtheilung; und Wald, Weide und Fischfang werden gemeinschaftlich ausgenützt.

Die jetzt über die Vertheilung des Gemeindelandes bestehenden Normen sind folgende.

Die Gemeinde ertheilt jedem ihrer eigenberechtigten Mitglieder einen gleichen Antheil am Gemeindeland und a den gemeinschaftlichen Nutzungen. Nach einem Zeitraum von 3—15 Jahren erfolgt eine neue Vertheilung des Landes.

Wer aus der Gemeinde scheidet, verliert sein Ackerland ohne Entschädigung, gleichwie er es ohne Entgelt erhalten hat. Nur die Mobilien und das Wohnhaus sind Privateigenthum. Doch darf das Haus, da es auf Gemeindeboden steht, nur wieder an ein Mitglied der Gemeinde verkauft werden.

Wald und Weide werden in der Regel gemeinschaftlich benützt und die jeweiligen Brachfelder zur Weide geschlagen.

Mit Rücksicht auf die Lage und Fruchtbarkeit wird das Land in Zonen und diese in so viele Streifen getheilt, als Antheile erforderlich sind. Nur selten bilden die Antheile eines Bauern ein zusammenhängendes Ganze, und meistentheils bedingt die Abtheilung in Streifen den Flurzwang.

Den Gemeinden, welche bei Einführung des jetzigen Gemeindestatuts den zur Vertheilung erforderlichen Grund und Boden nicht in genügender Menge besassen, mussten die Gutsherren das fehlende Land abtreten, wofür die betheilten Bauern den letzteren zu Geld- oder Naturalleistungen verpflichtet waren. Bauern, welche solche durch Schätzung festgesetzte Leistungen zu erfüllen haben, heissen „zeitlich verpflichtete“.

Die Regierung gestattet jedem zeitlich verpflichteten Bauern, sich von dieser Grundlast durch Ankauf des Bodens zu befreien, und unterstützt solche Operationen, indem sie die Anzahlung des Kaufschillings in Form einer Hypothekaranleihe besorgt. Als Kaufsumme gilt ihr jedoch nicht der von den Parteien vereinbarte Preis, sondern die 6percentige Capitalisirung des bestandenen Grundzinses.

Hievon zahlt die Regierung einen gesetzlich bestimmten Theil in 5percentigen Staatspapieren, und giebt für den Rest Loskaufsbillete zu demselben Zinsfusse, über deren Einlösung besondere Vorschriften bestehen. Die Bauern ihrerseits haben der Regierung die „Loskaufsteuer“ zu entrichten.

Zur Abwicklung dieser Operationen und zur Schlichtung der Streitigkeiten, welche in Fragen des Grundbesitzes zwischen Bauern und Gutsherren entstehen könnten, waren die Friedensvermittler bestimmt. Es sind dies Beamte, welche hiezu von der Regierung, je einer für einen gewissen Bezirk, ernannt wurden. Ihr Wirken war ein vollkommen zufriedenstellendes.

Nebstbei sollten sie aber auch die Bauern bei Ausübung ihrer autonomen Verwaltung überwachen, und in dieser Hinsicht wurden vielfache Klagen gegen die Vermittler laut, weshalb dieses Institut seit dem Jahre 1874 in der Umwandlung begriffen ist und durch die collegial organisirte „Kreisbehörde für Bauernangelegenheiten“ ersetzt wird.

Nachdem im Vorstehenden die Besitzverhältnisse in der Gemeinde im allgemeinen Umrisse geschildert wurden, soll nunmehr die Gemeindeverfassung selbst zur Darstellung kommen.

Die russische Bauerngemeinde ist der Inbegriff aller ein Gut bewohnenden Bauern. Sie ist ein Verband für Verwaltung und für Finanzwesen. Letzteres insofern, als sie sowohl selbständig Gemeindesteuern ausschreiben und einheben kann, als auch dem Staate für Einbringung der Landesabgaben solidarisch haftet. Der Wolost, d. i. die Vereinigung mehrerer Gemeinden zu einer höheren administrativen Einheit, ist ausserdem noch ein Verband für Rechtspflege, da ein gewähltes Volksgericht daselbst die niedere Gerichtsbarkeit besorgt.

Jeder Bauer in der Gemeinde, der im Vollgenusse seiner bürgerlichen Ehre steht und einen Antheil am Gemeindelande erhalten hat, ist Hauswirth (Chasiaïn). Nach dem Landesgesetze ist hiezu jeder Russe befähigt, der 18 Jahre alt ist und heirntet.

Alle Hauswirthe einer Gemeinde und die gewählten Beamten derselben bilden die Dorfversammlung, welcher der von ihr erwählte Starosta (Aelteste) vorsteht.

Die Thätigkeit der Dorfversammlung betrifft hauptsächlich die wirthschaftlichen Verhältnisse der Gemeinde.

Infolge der Haftpflicht für die Steuern hat die Versammlung die Steuersumme auf die Gemeindemitglieder zu repartiren, sowie die Massregeln für Eintreibung der Steuern und Rückstände zu veranlassen.

Die Gemeinde kann Kirchen und Schulen bauen; sie hat die Brücken und Gemeindewege in Stand zu halten und darf zu diesem Behufe Naturalleistungen oder Geldabgaben ausschreiben. Sie hat ferner die Verpflichtung, die arbeitsunfähigen Mitglieder zu erhalten, und für die Waisen zu sorgen; sie kann Tutoren und Curatoren ernennen, und hat deren Geschäftsführung zu überwachen.

Die Versammlung vertheilt das Land an die Hauswirthe, nimmt neue Mitglieder auf und schliesst renitente Angehörige (Trunkenbolde etc.) von der Gemeinde aus.

Sie kann, falls der Umfang der Geschäfte es erheischt, für einzelne Zweige der Administration Beamte wählen und ihnen einen Gehalt auswerfen. Solche Beamte sind: der Abgabeneinnehmer, die Aufseher über Schulen, Spitäler und Getreidemagazine, Feld- und Forsthüter u. a. m.

Mehrere von diesen Aemtern können auch cumulirt werden; eventuell kann der Starosta einige dieser Verrichtungen oder alle selbst versehen.

Die Beamten sind der Dorfversammlung verantwortlich und von Gemeinde- und Staatslasten befreit. Sie stehen unter der Strafgewalt des Friedensvermittlers, der über sie Disciplinarstrafen bis zu 7 Tagen Gefängniss und bis zu 5 Rubel verhängen und sie eventuell vom Amte suspendiren kann.

Der Starosta beruft die Versammlung ein, welche gewöhnlich an Sonntagen Sitzung hält. Sie ist beschlussfähig, sobald der Starosta und die Hälfte der stimmberechtigten Bauern anwesend sind. Die Beschlüsse werden in der Regel mit einfacher Majorität gefasst; nur für einige wenige Angelegenheiten, z. B. Umtheilung des Landes, ist $^2/_3$ Majorität erforderlich. Die Entscheidungen werden in ein Protokoll eingetragen. In Sitzungen, wo die Versammlung über die Thätigkeit ihrer Beamten urtheilt, führt an Stelle des Starosta der Vorstand des Wolost den Vorsitz.

Der Starosta ist das Executivorgan der Versammlung. Ausserdem handhabt er die Ortspolizei, ist Hilfsorgan des Untersuchungsgerichts in Criminalfällen und kann Bauern, die ihren Verpflichtungen gegenüber der Gemeinde nicht nachkommen, zu

einem Rubel Strafe, zu 2 Tagen Arrest, oder zu Gemeindearbeiten während derselben Frist verurtheilen. Der Verurtheilte kann binnen 7 Tagen beim Friedensvermittler wegen der ihm zuerkannten Strafe Klage führen.

Mehrere Bauerngemeinden, die nicht weniger als 300 und nicht über 2000 männliche Seelen enthalten, und vom Centralpunkt der Verwaltung nicht über 12 Werst entfernt sind, bilden einen Wolost (Gebiet, Gau). Als Centralpunkt gilt der Ort, wo sich die Pfarrkirche befindet, und wenn es deren mehrere im Gebiete giebt, der bedeutendste Ort überhaupt. Ortschaften mit mehr als 2000 männlichen Seelen bilden für sich einen Wolost. Gleich der Dorfgemeinde hat auch der Wolost seine Versammlung und seinen Vorsteher; ausserdem aber noch einen Verwaltungsausschuss und ein Tribunal.

Die Gebietsversammlung besteht aus den von je 10 Hauswirthen gewählten Abgeordneten. Dörfer von weniger als 10 Höfen schicken auch einen Deputirten. Ueberdies haben alle gewählten Beamten der einzelnen Gemeinden und des Wolost Sitz und Stimme in der Versammlung.

Durch die Beiziehung der Starosten zu den Sitzungen wird die Administration erheblich erleichtert. Da sie alle Anträge, deren Durchführung in der Folge ihnen zukäme, in den Sitzungen kennen lernen und darüber ihr Votum abzugeben vermögen, sind sie in der Lage, dagegen obwaltende Bedenken rechtzeitig geltend machen zu können und so die Anordnung undurchführbarer oder unpraktischer Massregeln zu verhüten.

Die Versammlung wählt sich ihren Vorsitzenden, den Starschina, der zugleich Vorstand des Wolost ist. Sie tritt zu einem Zeitpunkt zusammen, den der Friedens-Vermittler auf Antrag des Starschina bestimmt. Hat die Versammlung über eine gegen letzteren vorgebrachte Klage zu entscheiden, so präsidirt der älteste Starosta des Wolost.

Im Allgemeinen hat sich die Gebietsversammlung mit allen wirthschaftlichen Angelegenheiten zu befassen, die den Wirkungskreis oder die Mittel der einzelnen Dörfer überschreiten. Sie hat insbesondere die Wahl ihrer Beamten und der des Wolost-Gerichts vorzunehmen; Beschlüsse zu fassen, welche das finanzielle Interesse des Gebietes betreffen; Schulen zu errichten, Klagen und Reclamationen entgegenzunehmen, die Steuerbeträge zu vertheilen und ihre Beamten zu controliren.

Die Versammlung ist beschlussfähig, sobald der Starschina und $^2/_3$ der Mitglieder anwesend sind. Die Entscheidungen werden mit einfacher Majorität getroffen und in wichtigeren Fällen in ein Protokoll eingetragen.

Der Starschina wird in seiner Würde vom Friedensvermittler bestätigt, der ihn auch beeidigt. Er ist das Haupt der Gebietspolizei und unterstehen ihm in dieser Eigenschaft die Starosten seines Gebietes; auch ist er, wie diese, in Criminalfällen Hilfsorgan des Untersuchungsrichters. Im Uebrigen obliegen ihm dieselben Verpflichtungen, wie den Starosten.

Die Gebietsverwaltung (Verwaltungsausschuss) besteht aus dem Starschina, aus allen Starosten, dem Steuereinnehmer des Wolost, und wenn die Versammlung will, noch aus 2 aus ihrer Mitte gewählten Mitgliedern. Sie hält gewöhnlich Sonntags ihre Sitzungen.

Sie beschliesst über die Zuweisung von Geldern für die von der Versammlung beschlossenen Ausgaben, über den Verkauf von Eigenthum der Bauern wegen rückständiger Steuern, und über die Ernennung und Absetzung der besoldeten Beamten des Wolost. In allen andern Fällen hat die „Verwaltung“ nur consultatives Votum und dem Starschina steht unter eigener Verantwortlichkeit die Entscheidung und Ausführung zu.

Die gewählten Beamten, deren Besoldung auch hier facultativ ist, stehen unter derselben Disciplinargewalt, wie die der Gemeinden; nur die Suspension des Starschina bedarf der Bestätigung des Gouverneurs. Mit Ausnahme der Gemeinde- und

Gebietsvorsteher können die gewählten Beamten auch von der Gemeinde-, resp. Gebiets-Versammlung suspendirt werden.

Die Wahl der Gerichtsbeamten und der Steuereinnehmer wird für ein Jahr, diejenige der übrigen Functionäre für drei Jahre vorgenommen.

Die Rechtspflege im Wolost in civilrechtlicher und strafrechtlicher Hinsicht ist einer Art Volksgericht anvertraut. Es sind demselben alle jene Fälle von geringerer Wichtigkeit vorbehalten, welche vor dem Jahre 1861 der gutsherrlichen Gerichtsbarkeit unterstanden.

Da hiebei mehr nach Gewohnheitsrecht als nach Gesetzesparagraphen Recht gesprochen wurde, so erschien die Einsetzung eines Gerichtshofes mit Berufsrichtern als ein zu schroffer Uebergang, als dass man sogleich damit hätte vorgehen wollen.

Man schuf daher ein aus gewählten Bauern zusammengesetztes Tribunal, dessen Competenz und Strafgewalt aber nunmehr fest begrenzt ist.

Jährlich werden von der Versammlung des Wolost 4—12 Bauern gewählt, die zu je dreien collegialisch das Richteramt üben. Der Gerichtsschreiber wird von der Versammlung gewählt oder miethweise angestellt. Das Gericht tagt in der Regel alle 2 Wochen. Ausserordentliche Sitzungen kann der Starschina einberufen.

Damit eine Angelegenheit vor das Gebietsgericht zur Entscheidung gebracht worden könne, müssen sowohl Kläger als Geklagter dem Bauernstande angehören. Ist der eine Theil nicht Bauer, so kann dieses Gericht nur als forum prorogatum amtshandeln. In straftrechtlichen Fällen muss auch das Delict im Gerichtsbezirk vorgefallen sein.

Das Tribunal ist in seinem Verfahren an kein Gesetz gebunden, sondern hält sich an das örtliche Gewohnheitsrecht.

Die Competenz des Bauerngerichts erstreckt sich in Civilsachen auf Streitigkeiten über mündliche oder schriftliche Kauf-, Verkauf- und Miethverträge; auf Streitigkeiten über Mobilien und Immobilien, wofern das Eigenthum an denselben sich nicht auf eine gerichtlich verfasste oder notarielle Urkunde gründet, speciell auf Gebäude, welche auf dem von der Gemeinde zugewiessnen Grund erbaut sind; endlich auf Ersatzforderungen für den an bäuerlichem Eigenthume zugefügten Schaden. In allen diesen Fällen darf das Streitobject nicht den Werth von 100 Rubel übersteigen, es wäre denn, dass beide Parteien nichtsdestoweniger sich diesem Gerichte unterwerfen wollten.

Erbschaftsstreitigkeiten unterstehen demselben ohne Beschränkung des Betrags, da in diesen Fragen das Gewohnheitsrecht der Bauern eine zu grosse Verschiedenheit vom geschriebenen Rechte aufweist.

Die Verhandlungen sind mündlich und es wird in der Regel versucht, einen Vergleich herbeizuführen. Gelingt dies nicht, so entscheidet das Gericht sofort. Den Bauern steht auch frei, falls ein Vergleich nicht zu Stande kommt, sich einem frei gewählten Schiedsgerichte zu unterwerfen, dessen Spruch dann inappellabel ist. Das Beweismaterial haben die Parteien beizuschaffen.

Dieses Dreirichtercollegium fasst seine Entscheidungen einstimmig oder durch Stimmenmehrheit. Der Urtheilsspruch wird in ein beim Starschina zu diesem Behufe geführtes Buch eingetragen und muss diese Eintragung von den Richtern, vom Gerichtsschreiber und den Parteien gefertigt werden. Vergleichsbedingungen unterliegen zwar auch der Eintragung in dieses Buch, werden aber nicht gefertigt. Die Vollziehung der Urtheile steht den Starosten zu.

Bei der strafrechtlichen Wirksamkeit dieser Gerichte sind der Starschina und die Starosten Hilfsorgane für die Voruntersuchung, insofern sie verpflichtet sind, bei jedem in ihrem Bezirke vorgefallenen Verbrechen, sobald sie davon Kenntniss erlangt haben, die Voruntersuchung zu pflegen, den Thäter in vorläufige Haft zu nehmen und

alle jene Gegenstände zu verwahren, welche für die weitere gerichtliche Untersuchung als Beweismaterial von Einfluss sein können.

Die Criminalgerichtsbarkeit erstreckt sich auf Betrug, Diebstahl im Werthe bis zu 30 Rubel, wenn der Inculpat sich dieses Vergehens zum ersten oder zweiten Male und ohne erschwerende Umstände schuldig gemacht hat; ferner auf alle jene strafbaren Handlungen, die nach dem allgemeinen Strafrechte mit Geldstrafe bis zu 3 Rubel, mit Arrest bis zu 7 Tagen und mit Züchtigung bis zu 30 Ruthenstreichen bedroht sind.

Das Strafausmass, über welches das Bauerngericht verfügt, sind Gemeinde-Arbeit bis zu 6 Tagen, 3 Rubel Geldbusse, 7 Tage Arrest und 20 Ruthenstreiche.

Ueber die Fällung des Urtheils, dessen Registrirung und Fertigung, sowie über die Execution gelten die früher bezüglich der civilrechtlichen Justiz angeführten Bestimmungen.

Die Urtheile des Gebietsgerichts sind inappellabel, können aber wegen eines Formfehlers vom Friedensrichterplenum cassirt werden.

Die Landgemeinden hatten vor der Aufhebung der Leibeigenschaft beinahe gar keine Administrationsbefugnisse in eigenen Angelegenheiten, da sie zumeist von den Gutsherren abhingen; deshalb ist eine geschichtliche Entwicklung ihrer Rechte im voraus gewissermassen ausgeschlossen.

Nicht so bei den Städten, die bereits im Mittelalter den Landgemeinden gegenüber eine apparte Stellung einnahmen; ausserdem bestand schon zu Ende des vorigen Jahrhunderts eine vollständige Städteordnung. Die folgenden kurzen Bemerkungen dürften genügen, um die Entwicklung des russischen Stadtrechtes in seinen Hauptmomenten zu skizziren.

Nachdem Feodor I. im Jahre 1597 die Schollenpflichtigkeit für die bäuerliche Bevölkerung eingeführt hatte, begann die Kluft zwischen Stadt und Land sich merklich zu erweitern. Die Regierung begann von dieser Epoche an, der Entwicklung und dem Aufblühen der Städte ein besonderes Augenmerk zuzuwenden.

In diesem Sinne giebt Czar Alexis den Städten das alleinige Recht, in ihrem Stadtgebiete Handel und Industrie zu treiben. 1668 wird ein neues Handelsrecht mit erweiterten Befugnissen für die Stadtbevölkerung gegeben. Im Jahre 1681 erhalten die Städte das Recht, sich Aelteste und Deputirte zu wählen, denen damals freilich nur das Amt von Steuereinnehmern zukam.

Peter der Grosse verfolgte dieses Princip seiner Vorgänger mit der ihm eigenen Energie. Er erweiterte die Rechte und Privilegien der Städte, führte die Eintheilung der Bewohner in Gilden oder Classen ein, und ertheilte den Deputirten ein gewisses Recht der Administration in städtischen Angelegenheiten.

Er machte die Städte von den Woiwoden oder Provinzial-Gouverneuren unabhängig, theilte sie in mehrere Rangsclassen und verordnete, dass die Bürgermeister der höher classificirten Städte diejenigen von niedrigerem Range beaufsichtigen sollen. Als höchste Instanz in Stadtangelegenheiten galt die Municipalität von Petersburg.

Elisabeth verlieh 1744 den Städten ein besonderes Handelsrecht. Unter Katharina II. (1785) wurde ein vollständiges Stadtrecht erlassen, wornach die Städte als juristische Personen zu betrachten sind, denen gewisse Rechte und Privilegien zustehen. Damals schon gab es neben dem Stadthaupt und dem Rath oder der Duma einen ausführenden Ausschuss.

Die Zahl der Gilden wurde auf sechs normirt. Die polizeiliche Gewalt und die Gerichtsbarkeit blieben dem Staate vorbehalten. Die Städte wurden wieder unter die Aufsicht der Gouverneure gestellt, deren Gewalt eine sehr weitgehende war.

Es ist selbstverständlich, dass eine derartige Bevormundung auf die städtischen Behörden lähmend wirken musste und die Bewohner selbst ganz indifferent den Angelegenheiten ihrer Stadt gegenüber machte.

Die im Jahre 1846 eingeführten Reformen waren einerseits zu wenig eingreifender Art, andererseits bezogen sie sich hauptsächlich auf die Hauptstadt des Reiches und konnten daher dem erwähnten Uebelstande nur wenig abhelfen. Erst dem Ukas des Kaisers Alexander II. vom Jahre 1870 war es vorbehalten, auch in dieser Richtung eine ganz neue Aera zu inaugnriren.

Für die beiden Residenzen Petersburg und Moskau und für Odessa trat die neue Städteordnung im Jahre 1872 in Kraft, versehen mit einigen für dieselben nothwendigen Specialbestimmungen.

Die Verwaltung der städtischen Angelegenheiten ruht in den Händen des Stadthauptes, der von der Bürgerschaft gewählten Duma (Stadtrath) und des Executiv-Comités (Uprawa) unter Controle des Gouverneurs und eines für jede Provinz eingesetzten Stadtcomités.

Dieses letztere besteht aus dem Gouverneur als Präses, dem Vicegouverneur, dem Präses der Finanzkammer, dem Procuror beim Kreistribunal, dem Präsidenten des Friedensrichterplenum's, dem Präses der Executivcommision des Bezirks und dem Stadthaupt der ersten Stadt der Provinz.

Das Comité prüft: 1. die Beschlüsse der Duma, wenn deren Gesetzmässigkeit von den Interessenten oder dem Gouverneur angefochten wird; 2. die von der Duma entworfenen Reglements, wenn der Gouverneur deren Publication verlangt oder wenn sich darüber zwischen den städtischen und den Localpolizeibehörden Streitigkeiten ergeben.

Die Wahl der Duma findet alle vier Jahre statt. Das active und passive Wahlrecht steht jedem Bewohner der Stadt zu, wenn er: 1. russischer Unterthan ist; 2. das Alter von 25 Jahren erreicht hat; 3. auf dem städtischen Territorium ein unbewegliches Gut oder industrielles Etablissement besitzt, und 4. durch zwei Jahre seinen ordentlichen Wohnsitz in der Stadt genommen und seine Steuern entrichtet hat.

Ausgeschlossen vom Wahlrecht sind: 1. jene, welche wegen Verbrechen oder Vergehen verurtheilt wurden, die den Verlust der bürgerlichen Rechte oder den Ausschluss vom Staatsdienste nach sich ziehen; 2. die wegen Verbrechen oder Vergehen in gerichtlicher Untersuchung sind; 3. die ihres Amtes entsetzt wurden, durch drei Jahre von der Entsetzung an gerechnet; 4. alle in Concurs befindlichen Personen, insolange die Art des Concurses nicht definirt ist. Nachher behalten nur die ohne ihr Verschulden in Concurs Gerathenen ihr Wahlrecht. Endlich 5. Geistliche, die ihrer Würde entkleidet sind.

Der Gouverneur, die Mitglieder des Stadtcomités, der Uprawa und der Local-Polizei haben mit Rücksicht auf ihre Dienstesstellung kein Wahlrecht. Minderjährige, Frauen, Abwesende und Gesellschaften üben ihr eventuelles Stimmrecht durch wahlberechtigte Vertreter aus, die jedoch ausser ihrer persönlichen Stimme nur eine im fremden Auftrage abgeben können.

Die Gesammtzahl der Wähler wird in drei Wahlkörper, in kleineren Städten mit Genehmigung des Ministers des Innern in nur zwei getheilt. In der hiezu anzufertigenden Liste werden alle Wähler nach der Grösse des von ihnen entrichteten Steuerbetrags registrirt.

Die höchst Besteuerten, deren gesammte Steuerleistung dem Drittel des ganzen Steuererträgnisses gleichkommt, bilden den ersten Wahlkörper. Die Steuerträger, welche zusammen das nächste Drittel der Einkünfte entrichten, bilden den zweiten, der Rest den dritten Wahlkörper.

Die Wähler sind nicht gehalten, ihre Candidaten aus ihrem eigenen Wahlkörper zu nehmen. Die Wahl wird in Form geheimer Ballotage vorgenommen. Den Deputirten darf von den Wählern keinerlei Instruction über ihr Verhalten gegeben werden.

Die Duma oder der Stadtrath wird auf vier Jahre gewählt. Die Zahl der Mitglieder ist je nach der Wählerzahl auf 30—72 bestimmt; speciell für Petersburg ist

dieselbe auf 252 und für Moskau auf 180 erhöbt. Nur ein Drittel der Duma darf aus Nichtchristen bestehen.

Die Duma wählt das Stadthaupt, das zugleich ihr Vorsitzender ist, die Mitglieder der Uprawa oder des Executivcomités und den Stadtsecretär, dessen Amtsdauer von ihr bestimmt wird. Dieser braucht nicht das Wahlrecht zu besitzen, jedoch darf keiner der erwähnten Ausschliessungsgründe gegen ihn vorliegen.

Das Stadthaupt muss in kleineren Städten vom Gouverneur, in den Provinzial-Hauptstädten vom Minister des Innern bestätigt werden. In Petersburg und Moskau trifft der Kaiser selbst die Wahl aus zwei von der Duma ihm vorgeschlagenen Candidaten. Dem Stadthaupt wird zugleich ein Stellvertreter beigegeben, der aus den Mitgliedern der Uprawa genommen wird. Stadthaupt und dessen Stellvertreter dürfen keine Juden sein.

Die Duma wählt zugleich die städtischen Beamten, wozu jeder Wahlberechtigte bestellt werden kann, und setzt ihre Gehalte fest. Sie wählt Deputirte zur Local-Polizei, Curatoren für städtische und Wohlthätigkeitsanstalten. Sie bestimmt den Zeitpunkt des Zusammentritts der Wählerversammlung und approbirt die von der Uprawa verfassten Wählerlisten. Ihr obliegt die Feststellung der Ausgaben der Stadt und die Prüfung und Gutheissung des Budgets.

Die Duma prüft die Rechnungslegung der Uprawa und bestimmt die Grundsätze, nach welchen die Executive gehandhabt werden soll. Sie giebt der Uprawa die von ihr vorzunehmenden Arbeiten an und bestimmt, was der allgemeinen Berathung vorbehalten oder der persönlichen Entscheidung des Stadthauptes oder eines Mitgliedes der Uprawa überlassen bleibt.

Die Duma entwirft die Vorschriften und Reglements über die Erhaltung und Reinigung der Strassen, Plätze, Brücken, Canäle etc.; über die Erhaltung der städtischen Gebäude, Monumente und Gärten; über die Errichtung, den Bau und Betrieb von Verkehrsanstalten aller Art, den Bau von Häfen und Quais; über die Reinlichkeit im Innern der Häuser; über den Betrieb der Schlachthäuser; über Märkte; über alle feuergefährlichen oder Feuerschutzbauten; über Massregeln zur Verhütung von Seuchen und über die Ausübung von Handelsbefugnissen auf öffentlichen Plätzen, insofern dadurch die Strassenordnung berührt wird.

Die Duma entscheidet über die Aufnahme von Anlehen und die Abschliessung von Contracten im Namen der Stadt. Neue Anlehen bedürfen der Genehmigung des Ministers des Innern, wenn der bereits vorhandene Schuldenstand mit oder ohne die neue Schuld das zweijährige Einkommen der Stadt übersteigt.

Es steht ihr zu, unbewegliches Gut zu erwerben und zu veräussern, Schenkungen anzunehmen, Steuerrückstände nachzusehen und die Steuern zu repartiren.

Steuern, welche die Stadt einzuheben das Recht hat, betreffen:

1. Unbewegliche Güter, und zwar bis zu 1 pCt. des Werthes oder 10 pCt. des Reinertrages. Ausgenommen hievon sind: kaiserliche Gebäude; Staatsgebäude, die von einer Centralbehörde benützt werden; Gebäude für öffentliche Wohlthätigkeit und wissenschaftliche Anstalten; geistliche Gebäude, welche keine Einkünfte abwerfen; endlich das an Eisenbahnen abgetretene städtische Terrain, wenn dem Eisenbahnvertrag zufolge die Bahn nach einer gewissen Zeit dem Staate anheimfällt;

2. die Ausübung von was immer für Handelsbefugnissen im Allgemeinen; insbesondere

3. für Hôtel- und Gasthausgeschäfte;

4. Wägen und sonstige Transportmittel;

5. Luxuspferde;

6. Hunde.

Die Einhebung der Steuer von den vier letztgenannten Kategorien bedarf der Genehmigung der staatlichen Legislative. Ausserdem kann die Stadt noch eine

Nachrichten

über

Industrie, Handel und Verkehr

aus dem

Statistischen Departement

im

k. k. Handels-Ministerium.

XV. Band.

Wien, 1878—1879.
Druck und Verlag der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

Der fünfzehnte Band der **Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr** enthält folgende vier Hefte, von denen jedes ein selbständiges Ganzes bildet:

I. Heft. Bericht über die Geschäftsthätigkeit des k. k. Handels-Ministeriums während des Jahres 1877.

II. Heft. Statistik des österreichischen Telegraphen im Jahre 1877.

III. Heft. Statistik des österreichischen Postwesens im Jahre 1877.

IV. Heft. Haupt-Ergebnisse der österreichischen Eisenbahn-Statistik im Jahre 1877.

AMTLICHER BERICHT

ÜBER DIE

GESCHÄFTSTHÄTIGKEIT

DES

K. K. HANDELS-MINISTERIUMS

während des Jahres 1877.

Bearbeitet auf Anordnung Sr. Excellenz des Herrn k. k. Handels-Ministers

JOHANN RITTER VON CHLUMECKY

vom statistischen Departement des Ministeriums.

Wien, 1878.
Druck und Verlag der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

Inhalt.

I.

Organisation und Ressort des k. k. Handels-Ministeriums.

A.

K. k. Handels-Ministerium.

Der Wirkungskreis des k. k. Handels-Ministeriums, welcher durch die Allerhöchste Entschliessung vom 10. April 1861 (Ministerial-Verordnung vom 20. April 1861, R. G. Bl. Nr. 49) festgestellt, durch das Allerhöchste Handschreiben vom 30. August 1862 (Ministerial-Erlass vom 15. October 1862, Post-Verordnungsblatt Nr. 36 und Telegraphen-Verordnungsblatt Nr. 41) erweitert und durch die Allerhöchste Entschliessung vom 11. Jannar 1868 (Ministerial-Verordnung vom 29. Jannar 1868, R. G. Bl. Nr. 12) modificirt wurde, erstreckt sich auf die oberste Leitung der Angelegenheiten des Handels, der Gewerbe, der Schifffahrt, der Eisenbahnen, des Post- und Telegraphenwesens.

Für die Geschäftsbehandlung zerfällt das Handels-Ministerium in drei Sectionen und 18 Departements, deren Ressort aus folgender Zusammenstellung zu entnehmen ist.

Bestand des k. k. Handels-Ministeriums.*)

K. k. Handels-Minister: Se. Excellenz Johann Ritter von Chlumecky, k. k. wirkl. Geheimer Rath.

Präsidialbureau: Johann Ritter von Obentraut, k. k. Ministerialsecretär. (Präsidialgeschäfte, Personalien der Centralleitung, der General-Inspection der Eisenbahnen und der Direction für Staatseisenbahnbauten, Kanzleireferat, Sicherstellung der Amts- und Kanzleierfordernisse, Aufsicht und Controle über das Oekonomat und die Pauschalkasse des Ministeriums, Leitung des Ministerial-Rechnungsdepartements.)

*) Mit Berücksichtigung der im ersten Halbjahre 1878 erfolgten Veränderungen.

Erste Section.

Für gewerbliche Industrie, Handel und Schifffahrt.

K. k. Sectionschef (mit Titel und Charakter): Franz Arnt.

Dr. Johann Bažant, k. k. Ministerialrath. (Erneuerung des Zoll- und Handelsbündnisses mit den Ländern der königlich ungarischen Krone, Reform des allgemeinen Zolltarifs, Erneuerung und Abschluss von Zoll- und Handelsverträgen.)

Departement I. Vorstand Dr. Johann G. Woerz, k. k. Sectionsrath. (Vollzug und Auslegung der Bestimmungen von Staatsverträgen, welche sich auf Handel, Gewerbe und Schifffahrt beziehen; bestehende Zollgesetzgebung und Zolleinrichtungen; Elbe-, Pruth- und Donauschifffahrt.)

Departement II. Vorstand Joseph Freiherr von Buschmann, k. k. Ministerialrath. (Erfindungsprivilegien, Privilegienarchiv.)

Departement III *a)*. Vorstand Dr. Franz Migerka, k. k. Ministerialrath, Referent Johann Edler von Steinbauer-Seydel, k. k. Sectionsrath. (Innerer Handel, Handelsgremien und sonstige Handelscorporationen; Handhabung des Gesetzes über die Handels- und Gewerbekammern; Orientalisches Museum; Mitwirkung bei Errichtung und Regulirung von Börsen, Circulations-, Credit-, Leih- und Disconto Anstalten; Angelegenheiten der Handelsmäkler; Mitwirkung bei Ernennung der Beisitzer aus dem Handelsstande bei den Handelsgerichten, bei der Revision der Handels- und Wechselrechts-Gesetzgebung; Gewerbegesetzgebung; gewerbliche Vereine; Handhabung des Gesetzes über Marken- und Musterschutz, über Erprobung und periodische Untersuchung der Dampfkessel; Mass- und Gewichtswesen.)

Departements-Abtheilung III *b)*. Vorstand Dr. Georg Ritter v. Thaa, k. k. Sectionsrath. (Industrie-Ausstellungen, Bewilligung der hiezu aus Staatsmitteln zu gewährenden Geldbeiträge; Abhaltung von Märkten, Marktverkehr, Mitwirkung bei Entscheidungen in Marktangelegenheiten; gewerbliche Genossenschaften; Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften; Verhandlungen, betreffend die Verhältnisse der gewerblichen Hilfsarbeiter; gewerbliche Unterstützungs- und Krankencassen und Assecuranzanstalten; Mitwirkung bei der Entscheidung von Recursen über Verleihung und Umfang von Handels- und Gewerbsbefugnissen, dann über Straffälle bei Uebertretungen der Gewerbsvorschriften; Hausirgesetzgebung.)

Departement IV. Vorstand Karl Haardt v. Hartenthurn, k. k. Ministerialrath. (Seeschifffahrts-, Seefischerei- und Seesanitäts-Angelegenheiten; österreichisch-ungarischer Lloyd mit Ausnahme der rein postmässigen Vorkehrungen; Seebauten; Schifffahrt auf Binnenseen, Canälen und Flüssen mit Ausnahme der Donau, Elbe und des Pruth; Schifffahrtscanal-Concessionsangelegenheiten; Consulatswesen; nautisches Unterrichts- und Prüfungswesen; Mitwirkung in Landsanitäts-Angelegenheiten.)

Hofrath Eduard v. Verida und Baurath Karl Kikaker, technische Beamte für den hydrotechnischen Dienst.

Departement V. Vorstand Dr. Emanuel Herrmann, k. k. Ministerialrath. (Gründung, Einrichtung, Ueberwachung und Subventionirung von gewerblichen Fachschulen und gewerbetechnischen Versuchsanstalten; Ausstellungen gewerblicher Lehr-

anstalten; Gewerbemuseen; Mitwirkung bei Errichtung von Real-, Industrie- und Handelsschulen, dann polytechnischen Lehranstalten; Unterstützung und Förderung der gewerblichen Thätigkeit im Allgemeinen oder in einzelnen Zweigen; Förderung, Pflege und Entwicklung der gewerbsmässig betriebenen Hausindustrie.)

Departement VI. Vorstand Professor Dr. Hugo Franz Brachelli, k. k. Hofrath. (Statistik, Evidenthaltung der Gesetzgebung, Redaction der volkswirthschaftlichen und statistischen Zeitschrift „Austria" und der „Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr"; Verfassung der Geschäftsberichte des Handels-Ministeriums; Leitung der Ministerialbibliothek; Inventarisirung und Verwendung der auf Kosten des Handels-Ministeriums erscheinenden Druckwerke; Angelegenheiten der k. k. Permanenz-Commission für die Handelswerthe.)

Zweite Section.

Für Eisenbahn-Angelegenheiten.

K. k. Sectionschef und General-Director des österreichischen Eisenbahnwesens: Wilhelm von Nördling.

K. k. Sectionschef: Karl Ritter v. Pusswald.

Departement VII. Vorstand Dr. Heinrich Ritter v. Wittek, k. k. Sectionsrath. (Legislative Arbeiten im Eisenbahnwesen; Eisenbahn-Concessionsangelegenheiten; Aufsicht über die Betriebsverhältnisse der Privateisenbahnen in Beziehung auf die Staatsgarantie; Verhältnisse der Eisenbahnen zu den Massregeln der Polizei- und Finanzbehörden; Personalangelegenheiten der Organe der Eisenbahnverwaltungen.)

Departement VIII. Vorstand Rudolph Freiherr von Lilienau, k. k. Sectionsrath.*) (Oberste Leitung des Baues der Eisenbahnen; Genehmigung der Projecte für neue Eisenbahnen, sowie für Um- und Zubauten vollendeter Linien; Ertheilung der Bauconsense; Prüfung der Zulässigkeit der Betriebseröffnung der Eisenbahnen; Entscheidung über Recurse gegen Erkenntnisse der administrativen Unterbehörden; die dem Handels-Ministerium zustehende Ingerenz in Strassenangelegenheiten.)

Departement IX. Vorstand Joseph Pollanetz, k. k. Sectionsrath. (Oberste Leitung des Betriebes der Eisenbahnen, insbesondere Verhandlungen bezüglich der Tarife, Fahrordnungen und sonstigen Bestimmungen für den Personen- und Güterverkehr, Signalwesen, Dienstinstructionen und Fahrbetriebsmittel.)

Departement X. Vorstand Dr. Wilhelm Leddihn, k. k. Sectionsrath. (Besorgung der Geschäfte des Regierungscommissärs nach dem Gesetze vom 19. Mai 1874, betreffend die Anlegung von Eisenbahnbüchern; Mitwirkung bei Berathung von legislatorischen Arbeiten; Erstattung von Rechtsgutachten in Eisenbahnangelegenheiten; Mitwirkung bei Erledigung von Geschäften der Direction für Staatseisenbahnbauten; Vertretung des Handels-Ministeriums in der ständigen Commission für Vereinsangelegenheiten, vor dem Reichsgerichte und dem Verwaltungsgerichtshofe.)

*) Nach dem am 2. April 1878 erfolgten Tode des früheren Vorstandes, Ministerialrathes Friedrich Leeder.

Dritte Section.

Für Post- und Telegraphen-Angelegenheiten.

K. k. Sectionschef und General-Director: Wilhelm Dewéz.

General-Inspector der Staatstelegraphen: Victor Graf Wimpffen, k. k. Hofrath.

Departement XI. Vorstand Dr. Adalbert Hofmann, k. k. Ministerial-Secretär.*) (Personal-, Disciplinar-, Cautions-, Gebühren- und Pensionsangelegenheiten der Beamten und Bediensteten der Postanstalt; Post-Erblichkeitsprivilegien; Errichtung von ärarischen Postämtern; Regulirung des Personalstandes und Führung der Statusbücher.)

Departement XII. Vorstand Julius Klepeczka, k. k. Ministerialrath. (Angelegenheiten des Brief- und Fahrpost- und des Beförderungsdienstes im Inlande; Rechtsverhältnisse zu den Eisenbahnen und Dampfschiffahrts-Gesellschaften in Beziehung auf den Postdienst, mit Ausnahme des österreichisch-ungarischen Lloyd.)

Departement XIII. Vorstand Alexander Varges, k. k. Sectionsrath. (Alle auf das Ausland bezugnehmenden Postangelegenheiten, insbesondere Postconventionen und deren Vollzug; Postangelegenheiten des österreichisch-ungarischen Lloyd; Redaction des Post-Verordnungsblattes.)

Departement XIV. (Post-Coursbureau.) Vorstand Martin Pauchly, k. k. Sectionsrath. (Postcourse; Postbeförderung auf den Eisenbahnen und Dampfschiffen; Privatunternehmungen zum Posttransporte; Vermessungsangelegenheiten; Instradirung und Cartirung; Errichtung von nichtärarischen Postanstalten; Distanz- und Beförderungsausmass; Bespannungsnormale; Vorspannsgebühren und Beförderungspauschalien; Bestellungsbezirke der Postanstalten.)

Departement XV. Vorstand Heinrich Proschek, k. k. Sectionsrath. (Postvoranschlag, Bilanz, Cassa- und Rechnungsangelegenheiten; Bauten, Miethen, Amtserfordernisse, Requisiten und Oekonomiegegenstände der Postanstalten; Personal-, Disciplinar- und Gebührenangelegenheiten der Beamten der Rechnungs- und Fachrechnungs-Departements des Ministeriums.)

Departement XVI. (Technisches Telegraphen-Bureau.) Vorstand Dr. Hermann Militzer, k. k. Sectionsrath. (Bau und Erhaltung der Telegraphenleitungen, Telegraphen-Stationseinrichtungen und Telegraphenapparate.)

Departement XVII. Vorstand Dr. Karl Brunner-Wattenwyl, k. k. Ministerialrath. (Internationale Telegraphenangelegenheiten; Telegraphen-Tarifwesen im Allgemeinen; Redaction des Telegraphen-Verordnungsblattes; Angelegenheiten des Telegraphen-Correspondenzbureaus.)

Departement XVIII. Vorstand Dr. Karl Kutschera, k. k. Ministerialrath. Verwaltungs- und Betriebsangelegenheiten im Telegraphendienste.)

---

*) Nach der gemäss Allerhöchster Entschliessung vom 17. Juni 1877 über eigenes Ansuchen erfolgten Uebernahme des bisherigen Vorstandes, k. k. Ministerialraths Gustav Kowarz, in den bleibenden Ruhestand.

Hilfsorgane des Handels-Ministeriums.

1. K. k. Normal-Aichungs-Commission.

(Errichtet durch das Gesetz vom 23. Juli 1871, organisirt durch die Ministerial-Verordnung vom 17. Februar 1872, R. G. Bl. 1872, Nr. 16 und 17.)

Diese Commission hat alle, die technische Seite des Aichungswesens betreffenden Gegenstände zu regeln und darüber zu wachen, dass das Aichungswesen überall nach übereinstimmenden Vorschriften gehandhabt werde. Insbesondere liegt ihr ob: 1. die Vorschriften über Material, Gestalt, Bezeichnung und sonstige Beschaffenheit der Masse und Gewichte, sodann über die von Seite der Aichungsämter einzuhaltenden Fehlergrenzen zu erlassen; zu bestimmen, welche Arten von Waagen im öffentlichen Verkehre oder zu besonderen Zwecken angewendet werden dürfen und die Bedingungen der Zulassung derselben zur Stempelung festzusetzen; ausserdem das Erforderliche über die Einrichtung der in der Mass- und Gewichtsordnung sonst aufgenommenen Messwerkzeuge und der Stempel vorzuschreiben, sowie über die Zulassung anderweitiger Geräthschaften zur Aichung und Stempelung zu entscheiden; 2. die Anfertigung und Beglaubigung der Copien der Urmasse, der Normalmasse und Gewichte und der Aichungsnormalien, ferner die Ausrüstung der Aichämter mit den letztgenannten und den erforderlichen Apparaten zu veranlassen; 3. das bei der Aichung und Stempelung zu beobachtende Verfahren festzustellen, Anträge für die von den Aichämtern zu erhebenden Gebühren zu erstatten und schliesslich die Controle über die technischen Aufsichtsbehörden zu üben.

Der Normal-Aichungs-Commission sind die Aich-Inspectorate in technischer Beziehung untergeordnet (s. S. 8).

Director Professor Dr. Joseph Herr, k. k. Ministerialrath.

2. K. k. Aufsichtsräthe für die gewerblichen Fachunterrichtsanstalten.

(Errichtet mit der Ministerial-Verordnung vom 28. September 1875).

a) Artistischer Aufsichtsrath.

Der artistische Aufsichtsrath ist zur Ueberwachung jener Anstalten bestimmt, deren Charakter vorwiegend ein kunstgewerblicher ist. Er besteht aus dem jeweiligen Vorsitzenden des Aufsichtsrathes der k. k. Kunstgewerbeschule in Wien, aus Mitgliedern der artistischen Inspection, aus Fachmännern, welche vom Handels-Minister berufen werden, aus dem Vertreter und den Delegirten des Handels-Ministeriums.

Vorsitzender: gegenwärtig unbesetzt.

b) Technischer Aufsichtsrath.

Der Wirkungskreis dieses Aufsichtsrathes liegt in der Ueberwachung jener Anstalten, deren Charakter vorwiegend ein technischer ist. Derselbe ist gebildet aus

den Leitern der vom Handels-Ministerium errichteten industriell-technischen Versuchsanstalten, aus Mitgliedern der technischen Inspection, aus ernannten Fachmännern, aus dem Vertreter und den Delegirten des Handels-Ministeriums.

Vorsitzender: Leopold Hauffe, o. ö. Professor an der k. k. technischen Hochschule in Wien.

3. K. k. Permanenz-Commission für die Handelswerthe.

(Errichtet mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 9. Juni 1877.)

Diese dem Handels-Minister unmittelbar untergeordnete Commission hat die Aufgabe, die Preise der Verkehrsgegenstände jährlich zu erheben und festzustellen, welche der amtlichen Handelsstatistik zu Grunde zu legen sind. Sie besteht aus dem Präsidenten, aus je zwei Vertretern der Ministerien der Finanzen, des Handels, des Ackerbaues und der statistischen Central-Commission, aus je einem Vertreter der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer und des Wiener Hauptzollamtes, sowie aus einer nach Bedarf festzustellenden Anzahl anderer Mitglieder, welche vom Handels-Minister aus den fachmännischen Kreisen der Land- und Forstwirthschaft, der Industrie und des Handels auf die Dauer von 6 Jahren ernannt werden.

Präsident: Professor Dr. Hugo Fr. Brachelli, k. k. Hofrath und Vorstand des statistischen Departements im Handels-Ministerium.

B.

Dem Handels-Ministerium untergeordnete Behörden und Organe.

1. K. k. politische Landesbehörden.

Die Statthaltereien und Landesregierungen sind, in Gemässheit der Allerhöchsten Entschliessung vom 14. September 1852, des Privilegiengesetzes vom 15. August 1852, der Gesetze über Marken- und Musterschutz vom 7. December 1858, der Gewerbeordnung vom 20. December 1859 und des Gesetzes über die Handels- und Gewerbekammern vom 29. Juni 1868 als Oberbehörden in den betreffenden Ländern mit der Verwaltung der Handels- und Gewerbeangelegenheiten, sowie der Flussschifffahrt betraut. Sie führen die Aufsicht über die Aichbehörden (Gesetz vom 31. März 1875) und vermitteln den amtlichen Verkehr des Handels-Ministeriums mit den in dessen Ressort gehörenden gewerblichen Fachlehranstalten. Ihre Betheiligung an der Administration des Eisenbahnwesens ist vorzugsweise durch die Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, das Eisenbahn-Concessionsgesetz vom 14. September 1854 und die Ministerial-Verordnungen vom 2. Jannar und 1. November 1859, dann vom 4. Februar 1871 geregelt. Der Wirkungskreis der politischen Landesbehörden in Bezug auf die Strassenbahnen gründet sich auf die vom Handels-Ministerium in Folge der Allerhöchsten Entschliessungen vom 25. Februar 1859 und 8. März 1867 getroffenen Verfügungen. — Diesen Landesbehörden sind als erste Instanzen die k. k. Bezirkshauptmannschaften und in den Städten mit eigenem Gemeindestatute die Magistrate und Communalämter unmittelbar untergeordnet.

Den Landeschefs unterstehen unmittelbar die Aich-Inspectorate, von welchen die Aichämter dependiren. Der Organismus des Aichdienstes ist aus Folgendem ersichtlich:

Inspectionsbezirk	Vorstand	Amtssitz	Unterstehende Aichämter	
			Genehmigt	Bis Ende Juni 1878 eröffnet
Nieder-Oesterreich	Ferdinand Kohler, Aich-Oberinspector	Wien	41	39
Ober-Oesterreich und Salzburg .	Johann Endlweber, Aichinspector. .	Linz	34	30
Steiermark und Kärnten	Ernst Preissmann, Aichinspector . .	Gratz	42	38
Krain und österr.-illyr. Küstenland	Anton de Santi, Aichinspector . . .	Triest	28	20
Dalmatien	Dr. Ludwig Ritter von Wolf, Aichinspector	Zara	12	8
Tirol und Vorarlberg.	Karl Freydl, Aichinspector	Innsbruck	26	25
Böhmen	Adolph von Aurbach, Aich-Oberinspector	Prag	86	86
Mähren und Schlesien . . .	Karl Brand, Aichinspector	Brünn	40	39
Galizien	Ludwig Skirlinski, Aichinspector .	Lemberg	33	25
Bukowina	Wilhelm Rottleuthner, Aichinspector	Czernowitz	7	7
		Zusammen .	348	317

2. K. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

(Errichtet mit der vom Handels-Ministerium unter dem 8. März 1856, Zahl 613 H. M., erlassenen Instruction, Verordnungsblatt für die Verwaltungszweige des österreichischen Handels-Ministeriums, Jahrgang 1856, Nr. 16; neu organisirt mit der Verordnung des Handels-Ministeriums vom 26. August 1875, R. G. Bl. Nr. 116.)

Die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ist eine dem Handels-Ministerium unterstehende technisch-administrative Behörde und berufen:

a) die der Staatsverwaltung durch die Gesetze und Verordnungen vorbehaltene Oberaufsicht und Controle über den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung, sowie der Interessen des garantirenden Staatsschatzes auszuüben und die einschlägigen Anordnungen des Handels-Ministeriums zur Geltung zu bringen;

b) als technisches Fachorgan die ihr vom Handels-Ministerium zugewiesenen Gegenstände zu begutachten;

c) Entscheidungen von nicht principieller Natur in jenen Geschäftsangelegenheiten zu treffen, deren Behandlung der General-Inspection vom Handels-Ministerium übertragen wird.

Die General-Inspection besteht aus fünf Abtheilungen, und zwar:

I. Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung;
II. „ „ Verkehr und Zugförderung;
III. „ „ commerciellen Betrieb;
IV. „ „ Staatsgarantie-Rechnungswesen;
V. „ „ allgemeine Verwaltung.

An der Spitze jeder der fünf coordinirten Abtheilungen steht ein General-Inspector mit dem Range eines Hofrathes oder eines Regierungsrathes. Nach Aussen bildet die General-Inspection eine einheitliche Behörde mit gemeinschaftlichem Einreichungsprotokolle. Die Erlässe und sonstigen amtlichen Ausfertigungen werden von je einem der General-Inspectoren unterfertigt.

Der Wirkungskreis der einzelnen Abtheilungen der General-Inspection umfasst insbesondere:

Für die I. Abtheilung die Ermittlung der Trace neuer Linien, die Prüfung der Baupläne für Neu-, Zu- und Umbauten, die Ueberwachung der Bauarbeiten auf den im Bau begriffenen und auf den im Betrieb stehenden Linien, die Ueberwachung der Bahnerhaltung auf den letzteren.

Für die II. Abtheilung die Ueberwachung des Baues und der Instandhaltung des Fahrparkes, das Signalwesen, die Ueberwachung des technischen Betriebes, die Feststellung der Fahrordnungen.

Für die III. Abtheilung das gesammte Transport- und Tarifwesen, die Begutachtung ökonomischer und handelspolitischer Fragen.

Für die IV. Abtheilung die Prüfung der Bau- und Betriebsrechnungen mit Rücksicht auf die Staatsgarantie.

Für die V. Abtheilung die Evidenzhaltung und Beeidigung des Eisenbahnpersonales, die Disciplinarangelegenheiten, die Prüfung der allgemeinen Dienstvorschriften, ferner die Oberleitung der Hilfsämter der General-Inspection.

Gegenstände, welche direct oder indirect den Wirkungskreis mehrerer Abtheilungen berühren, sind gemeinsam, und zwar, insoweit die Geschäftsordnung dies vorschreibt, in gemeinschaftlicher Sitzung zu behandeln.

Den Vorsitz in der Generalinspectoren-Sitzung führt in der Regel der rangsälteste General-Inspector. Dem General-Director des österreichischen Eisenbahnwesens steht es jederzeit frei, diesen Sitzungen beizuwohnen und in denselben den Vorsitz zu übernehmen. Nach Ermessen des Vorsitzenden können Vertreter der Bahnanstalten oder sonstige Interessenten, sowie auch Fachmänner vernommen oder beigezogen werden.

Jeder Generalinspections-Abtheilung ist die erforderliche Anzahl von Ober-Inspectoren, Inspectoren, Commissären u. s. w. zugewiesen, welche dem General-Inspector unmittelbar untergeordnet sind, und über deren dienstliche Verwendung er auf Grund der vom Handels-Ministerium genehmigten Geschäftseintheilung zu verfügen hat.

Die von den Organen der General-Inspection bei der denselben obliegenden Ueberwachung der Eisenbahnen wahrgenommenen Mängel und Gebrechen (falls dieselben nicht schon durch Rücksprache im kurzen Wege behoben werden können) sind vorerst den betreffenden Dienstvorständen oder Directionen bekannt zu geben. Sollte

von Seiten der Organe der Bahnanstalten die Abstellung der bekanntgegebenen Gebrechen unterlassen werden, oder sollte die Wichtigkeit des Gegenstandes ein unverzügliches Einschreiten der Staatsverwaltung erheischen, so hat der betreffende General-Inspector die den Umständen angemessene Verfügung zu treffen oder bei dem Handels-Ministerium in Antrag zu bringen. Die an Bahnverwaltungen ergehenden Erlässe der General-Inspection sind in der Regel an die oberste gesellschaftliche Dienststelle (General-Direction u. s. w.) zu richten. In dringenden Fällen jedoch, wo Gefahr im Verzuge ist und die Sorge für die Abwendung von Nachtheilen, welche die Sicherheit bedrohen, eine augenblickliche Verfügung erheischt, sind die Organe der General-Inspection kraft ihrer aus dem Gesetze fliessenden Vollmacht berechtigt und verpflichtet, die den Umständen angemessene Verfügung unter eigener Verantwortung zu treffen, und sämmtliche Beamte und Diener der Eisenbahn haben solchen Anordnungen augenblicklich Folge zu leisten, wogegen jedem, der sich durch eine solche Anordnung für beschwert erachtet, die nachträgliche Berufung an die General-Inspection, beziehungsweise das Handels-Ministerium vorbehalten bleibt. Gegen die Verfügung und Entscheidung der General-Inspection steht der Recurs an das Handels-Ministerium offen. Die Organe der General-Inspection sind berechtigt, sich zu ihren Amtshandlungen des Betriebstelegraphen zu bedienen.

Zu Vorständen der fünf Abtheilungen der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen wurden berufen:

Mathias Ritter v. Pischof, k. k. Hofrath, Vorstand der I. Abtheilung.

Ferdinand Perl Ritter v. Hildrichsburg, k. k. Regierungsrath, Vorstand der II. Abtheilung.

Sigmund Steingraber, k. k. Regierungsrath, Vorstand der III. Abtheilung.

Eugen Hörner, k. k. Regierungsrath, Vorstand der IV. Abtheilung.

Joseph Edler v. Lederer, k. k. Hofrath, Vorstand der V. Abtheilung.

3. K. k. Direction für Staats-Eisenbahnbauten.

(Errichtet auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 16. August 1875.)

Der Direction für Staats-Eisenbahnbauten obliegt die Leitung der auf Staatskosten auszuführenden Eisenbahnbauten; sie untersteht unmittelbar dem Handels-Ministerium, ist jedoch der Controle der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen unterworfen. Mit ihr ist ein eigenes Rechnungsdepartement vereinigt.

Vorstand: Julius Lott, Director.

4. K. k. Seebehörde (Governo marittimo) in Triest.

(Gegründet mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 30. Jänner 1850 und reorganisirt mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 19. April 1871, Ministerial-Kundmachung vom 3. Juni 1871, R. G. Bl. Nr. 46.)

Zum Wirkungskreise der Seebehörde gehört die Leitung und Ueberwachung des Hafendienstes, insoferne derselbe unmittelbar die Bedürfnisse der Seeschifffahrt, die Ausübung derselben und die Rechte und Pflichten der Seefahrer als solche betrifft; die Regelung und Beaufsichtigung des Seesanitätsdienstes in allen seinen Beziehungen; die Erforschung und Beurtheilung der Bedürfnisse jener beiden Dienstzweige und der

Massregeln zu ihrer Ausbildung; endlich die Durchführung dieser Massregeln und aller jene Verwaltungszweige betreffenden Vorschriften und Vorkehrungen.

Der Dienstbereich der Seebehörde in hafen- und sanitätsamtlichen Angelegenheiten fasst insbesondere in sich: die Beaufsichtigung des Seeschiffbaues, die Einflussnahme auf dessen Fortbildung, die Handhabung der Schiffs-Aichungsvorschriften und die Bestellung geeigneter Schiffsbaumeister; — die leitende Fürsorge zur Herstellung, Verbesserung und Instandhaltung aller Anstalten, welche als materielle Erfordernisse, Schutz- oder Förderungsmittel zum Seeschifffahrtsbetriebe dienen, oder zum Seesanitäts- und Contumazdienste bestimmt sind; — die Ertheilung der Seeschifffahrts-Befugnisse, die Ueberwachung der nautischen Schulen und die Verleihung eines bestimmten Grades in der Handelsmarine; — die Einflussnahme auf diejenigen Belange der Seefischerei, welche den Betrieb derselben mit Seeschifffahrtsmitteln betreffen; — die Handhabung und Ueberwachung aller Gesetze und Vorschriften, mit Einschluss der Hafenpolizei-Verordnungen, welche sich unmittelbar auf die Bedürfnisse der Seeschifffahrt, die Ausübung derselben und die Rechte und Pflichten der Seefahrer als solche beziehen, sowie der Seesanitäts- und Contumazvorschriften, ferner die Entscheidung über die Anwendung der eben genannten Gesetze und Vorschriften auf zweifelhafte Fälle; — die Straffälle in zweiter Instanz wegen Vergehen gegen die erwähnten Gesetze und Vorschriften; — die Evidenthaltung des Personales der Handelsmarine und die Verwaltung der Marineunterstützungsfonde; — Anträge auf Belobungen, Anerkennungen, Belohnungen und andere Aufmunterungen für Rheder und Seefahrer oder andere Personen, welche sich um die Handelsmarine verdient gemacht oder welche im Seesanitätsdienste Ausgezeichnetes geleistet haben; — die Personal- und Disciplinarangelegenheiten sämmtlicher für den Hafen-, Seesanitäts- und Contumazdienst bestimmten Aemter und Organe, die Prüfung und Befähigung der Dienstwerber bei denselben, die Ueberwachung ihrer Amtsverrichtungen, ferner die Verwaltung und Verrechnung aller Einnahmen und Ausgaben des Hafen- und Seesanitätsdienstes; — die Einholung, Verbreitung und Benützung der empfangenen, für die nationale Seeschifffahrt und für das Seesanitätswesen wichtigen Nachrichten, sowie derjenigen Anordnungen in fremden Staaten, welche in einer der erwähnten beiden Beziehungen von Einfluss sein können, daher auch der Geschäftsverkehr mit den nationalen Consularämtern in Seesanitätsangelegenheiten, insbesondere über den Gesundheitszustand im Auslande; — die Prüfung der Einrichtungen, gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften in Seeschifffahrtssachen, sowie im Seesanitäts- und Contumazwesen mit Einschluss der jeweiligen Feststellung der Quarantainefristen, die Vorsorge für Abstellung der Mängel, Ausfüllung der Lücken oder sonstige Verbesserungen und Abänderungen in denselben; — die Einholung und Benützung aller von den Organen der Hafen- und Seesanitätsverwaltung zu liefernden periodischen Nachweisungen und Notizen über den Stand, die Bewegung und den Verkehr der nationalen, sowie über Bewegung und Verkehr der fremden Handelsfahrzeuge, und über die Ergebnisse des inländischen Schiffbaues.

Präsident: Dr. August Alber Ritter v. Glanstätten.

Räthe: Dr. Paul Ritter v. Wittmann; Peter Tomassich.

Hafen- und Seesanitätsanstalten.

Die Hafen- und Seesanitätsanstalten, deren sich die Seebehörde zur Durchführung ihrer Aufgaben bedient, theilen sich (nach der Vorschrift für die Organisation des Hafen- und Seesanitäts-Dienstes vom 3. Juni 1871) in: Hafen- und Seesanitäts-Capitanate, Hafen- und Seesanitäts-Deputationen, Hafen- und Seesanitäts-Agentien, Hafen- und Seesanitäts-Exposituren und Seelazarethe.

Die österreichische Seeküste mit den dazu gehörigen Inseln wird in hafen- und sanitätsamtlicher Beziehung in acht Bezirke eingetheilt, und jeder derselben zerfällt in eine angemessene Zahl von Unterbezirken. — Jeder Hafenbezirk bildet den Bereich der Amtswirksamkeit eines Hafen- und Seesanitäts-Capitanates und jeder Unterbezirk den Bereich der Amtswirksamkeit einer Hafen- und Seesanitäts-Deputation, welche die Bezeichnung „Agentie" führt, wenn der Hafen- und Seesanitäts-Dienst einem Zollamte übertragen ist. — In dem Unterbezirke, in dem sich ein Capitanat befindet, ist keine Deputation oder Agentie aufgestellt, sondern deren Verrichtungen sind dem Capitanate selbst übertragen. Die See-Exposituren bestehen an Punkten von geringerer Wichtigkeit, an welchen das Anlaufen von Schiffen en relâche und der locale Seehandel die Anwesenheit eines Organes erheischt. — Die Standpunkte der Lazarethe richten sich nach dem Bedürfnisse des Handelsverkehres.

	Untergeordnete			
Oesterreichisch-illyrisches Küstengebiet.	Deputationen	Agentien	Exposituren	Lazarethe
K. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanat in Triest. Hafencapitän: Ludwig Blasich	2	5	4	1
k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanat in Rovigno. Vicecapitän: Angelo Glezer	3	—	3	—
k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanat in Pola. Vicecapitän: Wilh. Freih. v. Handel-Mazzetti	—	1	8	—
k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanat in Lussinpiccolo. Vicecapitän: Daniel Morin	4	—	10	—
Dalmatinisches Küstengebiet.				
K. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanat in Zara. Vicecapitän: Andreas Conte Borelli de Vrana	1	11	7	—
k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanat in Spalato. Vicecapitän: Karl Kovacevich	4	13	5	—
k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanat in Ragusa. Vicecapitän: unbesetzt	2	8	4	—
k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanat in Megline. Vicecapitän: Johann Cravioh	1	1	—	1
Summe	17	39	41	2

5. K. k. Post-Directionen.

(Organisirt mit den Ministerial-Verordnungen vom 24. December 1849, Post-Verordnungsblatt 1850, I. S. 343, vom 29. October 1860, ibid. 1860, S. 409, und vom 26. September 1863, ibid. 1863, S. 382. Wirksamkeit festgestellt mit der Ministerial-Verordnung vom 2. November 1859, ibid. 1859, Beil. S. 1.)

Die Postdirectionen haben den Postdienst in ihren Bezirken zu leiten und zu überwachen. Sie unterstehen unmittelbar dem Handels-Ministerium. In dringenden Fällen haben sie sich direct an die Landeschefs zu wenden, sowie auch deren Aufforderungen nachzukommen. Untergeordnet sind jeder Postdirection die mit der Ausübung des Postdienstes betrauten Individuen und sämmtliche Postanstalten in ihrem Bezirke.

	Untergeordnete ärarische Postämter (Ende 1877) *)	Untergeordnete nichtärarische Postämter (Ende 1877) *)
Postdirection für Wien und Umgebung; Oberpostdirector: Heinrich Kamler	54	25
Postdirection zu Wien für Oesterreich unter der Enns; Oberpostdirector: Adolph Koch Edler v. Laugentreu	8	385
Postdirection zu Linz für Oesterreich ob der Enns und Salzburg; Oberpostdirector: Moriz Ritter v. Az	10	354
Postdirection zu Gratz für Steiermark und Kärnten; Oberpostdirector: Karl Ritter v. Glotz	15	380
Postdirection zu Triest für Krain und das österreichisch-illyrische Küstenland; Oberpostdirector: Karl Bauer	9	262
Postdirection zu Innsbruck für Tirol und Vorarlberg; Oberpostdirector: Stanislaus Foedrich	21	316
Postdirection zu Prag für Böhmen; Oberpostdirector: Anton Radda	50	950
Postdirection zu Brünn für Mähren und Schlesien; Oberpostdirector: Alois Heinrich	17	491
Postdirection zu Lemberg für Galizien; Oberpostdirector: Anton Schiffner	25	478
Postdirection zu Czernowitz für die Bukowina **); Postdirector: Edmund Klimesch	6	69

*) Hierin sind die fahrenden Eisenbahn-Postämter, dann die k. k. Postanstalten im Oriente inbegriffen.

**) Der Postdirection in Czernowitz sind durch die Ministerialkundmachung vom 13. Juni 1876 (R. G. Bl. Nr. 81), betreffend die Auflassung der Telegraphendirection in Czernowitz und Uebertragung der Agenden derselben an die dortige Postdirection, zugleich die Telegraphenstationen in der Bukowina (2 Beamten-, 5 selbstständige Neben- und 13 postcombinirte Stationen untergeordnet worden.

	Untergeordnete ärarische Postämter (Ende 1877) *)	nichtärarische Postämter (Ende 1877) *)
Postdirection zu Zara für Dalmatien . . . . Postdirector: Simon v. Curinaldi, k. k. Oberpostrath . .	6	89
Postdirection bei der k. und k. Botschaft in Konstantinopel Postdirector: Franz Kodré	7	26
Summe . .	228	3825

6. K. k. Telegraphen-Directionen.

(Errichtet und organisirt auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 12. März 1872 durch die Ministerial-Verordnung vom 21. April 1872, Telegraphen-Verordnungsblatt 1872, Nr. 11.)

Die Telegraphen-Directionen sind, unter dem Handels-Ministerium stehend, zur unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des gesammten Telegraphendienstes in den Kronländern aufgestellt. Sie fungiren in der Eigenschaft als Landesbehörden, haben jedoch alle Vorschläge wegen der Errichtung neuer Telegraphenlinien und Stationen und wegen Besetzung von Beamtenstellen, sowie alle Berichte über Versetzungen und Substitutionen von Beamten dem Handels-Ministerium im Wege des Landeschefs vorzulegen. Ihnen sind die Telegraphenstationen untergeordnet, welchen der örtliche Stationsdienst-Betrieb obliegt.

	Untergeordnete Beamten-Stationen (Ende 1877) **)	selbstständige Neben-Stationen (Ende 1877) **)	postcombinirte Stationen (Ende 1877) **)
Telegraphendirection zu Wien für Oesterreich unter der Enns . . . . Oberdirector: Karl Zelli, k. k. Regierungsrath . . .	13	33	34
Telegraphendirection zu Linz für Oesterreich ob der Enns und Salzburg . . . . Director: Kaspar Czernohorsky	8	14	50
Telegraphendirection zu Gratz für Steiermark und Kärnten Oberdirector: Anton Sponar v. Blinsdorf	12	29	71
Telegraphendirection zu Triest für Krain und das österreichisch-illyrische Küstenland . . . . Director: Joseph Kotalik	7	34	28
Telegraphendirection zu Innsbruck für Tirol und Vorarlberg . . . . Director: Franz Burian	18	32	18
Telegraphendirection zu Prag für Böhmen . . . . Oberdirector: Joseph Langer	41	125	134

*) Hierin sind die fahrenden Eisenbahn-Postämter, dann die k. k. Postanstalten im Oriente inbegriffen.

**) Hierin sind die temporären, nur während der Badesaison bestehenden Telegraphenstationen inbegriffen.

	Untergeordnete Beamten-	selbstständige Neben-	postcombinirte
	Stationen (Ende 1877)		
Telegraphendirection zu Brünn für Mähren und Schlesien Director: Franz Sikora	19	36	87
Telegraphendirection zu Lemberg für Galizien Director: Joseph Leschenar	31	56	55
Telegraphendirection zu Zara für Dalmatien Director: Johann Wisgrill	14	17	23
Postdirection zu Czernowitz als leitende Telegraphenbehörde für die Bukowina Postdirector: Edmund Klimesch	2	5	13
Summe	165	381	513

7. Telegraphen-Correspondenz-Bureau.

(Reorganisirt durch die Ministerial-Verordnung vom 25. Januar 1876, Telegraphen-Verordnungsblatt Nr. 2.)

Das Telegraphen-Correspondenz-Bureau ist eine selbstständige Staatsanstalt mit administrativer Unterordnung unter das Handels-Ministerium. Dem Vorstande des Bureau's steht zu: die Verfassung des Präliminares; die Annahme von Abonnements auf die zu veröffentlichenden Nachrichten politischen, finanziellen und commerciellen Inhalts; die Bestimmung der Abonnementsgebühren und Pauschalcommissionen der auswärts bestehenden Filialen des Correspondenz-Bureau's; die Bestellung zeitweiliger Correspondenten und Berichterstatter ad hoc; das Abonnement der nothwendigen ausländischen Zeitungen; die Anschaffung der erforderlichen Hilfsbücher und Utensilien; die Bestreitung der Dienstauslagen.

Dem Handels Ministerium bleibt vorbehalten: die Ernennung des Vorstandes und der systemisirten Oberbeamten des Correspondenz-Bureau's; die Zuweisung des Hilfspersonales; die Festsetzung der Zulagen der Functionäre; die Bewilligung der Bestellung ständiger Correspondenten und deren Entlohnung; die Bemessung der Abonnementsgebühren für die vom Correspondenz-Bureau veröffentlichten Nachrichten.

Vorstand: Ludwig Ritter v. Hirschfeld, k. k. Regierungsrath

8. Handels- und Gewerbekammern.

(Errichtet auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 18. März 1850, R. G. Bl. Nr. 122; reorganisirt durch das Gesetz vom 29. Juni 1868, R. G. Bl. Nr. 85.)

Die Handels- und Gewerbekammern sind zur Vertretung der Interessen des Handels und der Gewerbe, mit Einschluss des Bergbaues, berufen.

Als berathende Körper haben sie im Allgemeinen die Bestimmung: *a)* Wünsche und Vorschläge über alle Handels- und Gewerbeangelegenheiten in Berathung zu nehmen; *b)* ihre Wahrnehmungen und Vorschläge über die Bedürfnisse des Handels und der Gewerbe, sowie über den Zustand der Verkehrsmittel sowohl über erhaltene Aufforderung seitens der Ministerien oder Landesbehörden, als auch aus eigener Initiative zur

Kenntniss der Behörden zu bringen; *c)* über Gesetzentwürfe, welche die commerciellen oder gewerblichen Interessen berühren, bevor dieselben von der Regierung den gesetzgebenden Vertretungskörpern zur verfassungsmässigen Behandlung vorgelegt werden, dann *d)* bei Errichtung von öffentlichen Anstalten, welche die Förderung des Handels oder der Gewerbe zum Zwecke haben, sowie bei wesentlichen Abänderungen der Organisation derselben ihr Gutachten abzugeben; *e)* über Aufforderung der Regierung und über die von derselben bestimmt bezeichneten Gegenstände mit einer oder mehreren Kammern in gemeinsame Berathung zu treten.

Ausserdem haben sie folgende besondere Obliegenheiten und Berechtigungen: *a)* sie führen die Register über alle Personen, denen das Wahlrecht für die Handels- und Gewerbekammer zusteht; sie registriren die Marken und Muster der Industrieerzeugnisse und führen die vorgeschriebenen Marken- und Musterarchive; sie führen fortlaufende Nachweisungen über die protokollirten Firmen und alle anderen Gewerbs-, Handels- und Verkehrsunternehmungen, über Geld- und Creditinstitute in ihrem Kammerbezirke, sowie über die zur Handels- und Gewerbestatistik erforderlichen Daten; *b)* sie nehmen den gesetzlich normirten Einfluss auf die Prüfung und Ernennung der Waaren- und Wechselmäkler (Sensalen), auf die Ernennung der Börsenräthe und der Handelsgerichtsbeisitzer; *c)* sie ertheilen Zeugnisse über den Bestand von Handelsusancen, über Markenprotokollirungen, vorgelegte Waarenmuster, dann über die Leistungsfähigkeit der Offerenten für Lieferungen zu Staatszwecken, und sind über behördliche Aufforderung hiezu verpflichtet; *d)* sie entscheiden, in Folge eines von den Betheiligten geschlossenen Uebereinkommens als Schiedsgerichte in Streitigkeiten über Handels- und Gewerbeangelegenheiten; *e)* sie haben jedes Jahr bis längstens Ende April einen summarischen Bericht an den Handels-Minister einzusenden, in welchem die Wahrnehmungen über die Geschäftsverhältnisse im Allgemeinen, über den Zustand der Gewerbe, des Handels und Verkehres ihres Bezirkes im abgelaufenen Jahre dargestellt sind. Diesem Berichte können Wünsche und Anträge beigefügt werden. Auch haben sie von fünf zu fünf Jahren einen statistischen Bericht über die gesammten volkswirthschaftlichen Zustände ihres Bezirkes an den Handels-Minister zu erstatten.

Die Handels- und Gewerbekammern unterstehen unmittelbar dem Handels-Minister und vollziehen dessen Anordnung in den ihrem Wirkungskreise angehörigen Angelegenheiten; sie haben aber auch den übrigen Ministerien und den Behörden ihrer Bezirke auf Verlangen die gewünschten Auskünfte innerhalb des Wirkungskreises der Kammer zu erstatten.

Jede Kammer zerfällt in der Regel in die Handels- und die Gewerbe-Section und besteht aus mindestens 16 und höchstens 48 wirklichen Mitgliedern.

Die Mitglieder sind entweder wirkliche oder correspondirende. Die letzteren werden von der Kammer durch absolute Majorität gewählt. Die Berufung der wirklichen Mitglieder erfolgt durch directe Wahl auf 6 Jahre.

Jede Handels- und Gewerbekammer wählt auf die Dauer eines Jahres aus ihrer Mitte einen Präsidenten und einen Vice-Präsidenten. Diese Wahl unterliegt der Bestätigung des Handels-Ministers. Zur Besorgung der Concepts-, Kanzlei- und Cassageschäfte ernennt jede Kammer einen fachwissenschaftlich gebildeten, besoldeten Secretär und das erforderliche besoldete Hilfspersonale.

Bestand der Handels- und Gewerbekammern zu Anfang des Jahres 1878.

Sitz der Kammern	Namen der Präsidenten	Namen der Vicepräsidenten	Namen der Secretäre	Mitgliederzahl
Bozen	**Herrmann** Georg	**Kofler** Johann	**Heinrich**	25
Brody	**Kallir** Nathan, Ritter von	**Hausner** Alfred	**Herzberg-Fränkel** Leo	27
Brünn	**Gomperz** Julius	**Offermann** Karl, Freih. von	**Stephani**, Dr. Albert, von	33
Budweis	**Schier** Joseph	**Schweighofer** Leopold	**Eberle**, Dr. Franz	20
Czernowitz	**Alth** Wilhelm, von	**Wagner** Heinrich	**Hönig** Max	16
Eger	**Sturm** Eduard	**Mzindl** Joseph	**Bahermann**, Dr. Georg	24
Feldkirch	**Ganahl** Karl	**Leone** Joseph	**Burgartz** Franz	16
Görz	**Ritter** Wilhelm von	**Paulstig** Andreas, Ritter v.	**Pellegrini** Nikolaus	20
Gratz	**Krepesch** Julius	**Knaffl** Karl, Ritter von	**Kautzner**, Dr. Franz	32
Innsbruck	**Rhomberg** Rudolph	**Adam** Karl	**Payr** Karl	23
Klagenfurt	**Hillinger** Karl	**Moro** Leopold, Ritter von	**Canaval** Jos. Leodegar	26
Krakau	**Barnaowski** Theodor	**John** Julius August	**Weigel**, Dr. Ferd.	24
Laibach	**Dreo** Alexander	**Lachmann** Karl	**Murnik** Johann	24
Lemberg	**Brenner** Joseph, Ritter von	**Doms** Robert	**Bodynski** Max	35
Leoben	**Pengg** Johann, von	**Schachner** Ambros	**Kapelwieser** Franz	18
Linz	**Wimhölzl** J. E.	**Nagel** Eduard, von	**Babison**, Dr. Wilhelm	30
Olmütz	**Primavesi** Moriz	**Kloh** C. M.	**Bayer**, Dr. Conrad	36
Pilsen	**Bayer** Cajetan	**Skoda** Emil, Ritter von	**Stěpanek** Adolph	36
Prag	**Dotzauer** Richard, Ritter v.	**Portheim** Eduard, Edler von	**Schebek**, Dr. Edmund	45
Ragusa	**Serragli** Ludwig	**Radonicich** Johann	**Serragli**, Dr. Abel	16
Reichenberg	**Siegmund** Franz, von	**Tham** Theodor	**Hallwich**, Dr. Hermann	36
Roveredo	**Gaifas** Hieronymus	**Lenzi** Leopold	**Galvagni**, Dr. Joseph	20
Rovigno	**Candussi-Giardo** Dominik	**Spongia** Friedrich	**Campitelli**, Dr. Mathias	18
Salzburg	**Gschnitzer** Mathias	**Spängler**, Dr. Rudolph.	**Körner** Vincenz	16

Sitz der Kammern	Namen			Mitgliederzahl
	der Präsidenten	der Vicepräsidenten	der Secretäre	
Spalato	**Savo** Peter	**Gercich** Peter	**Crussevich,** Dr. Andreas	10
Triest	**Brüll** Ignaz	**Goldschmidt** Leopold	**Zeoker** Anton Karl	48
Troppau	**Hoffmann** August	**Jlig** Ferdinand	**Marx** J. F.	18
Wien	**Gögl** Johann	**Isbary** Rodolph	**Holdhaus,** Dr. Karl	48
Zara	**Abelich** Peter, Cav.	**Lozardo** Nikolaus, Cav.	**Ghiglianovic,** Dr. Jakob	17

II.

Wirksamkeit des k. k. Handels-Ministeriums während des Zeitraumes vom 1. Januar bis zum 31. December 1877.

A.

Gewerbliche Industrie.

Handels- und Gewerbekammern. In Betreff der Handhabung des Gesetzes vom 29. Juni 1868 (R. G. Bl. Nr. 85) über die Handels- und Gewerbekammern ist zunächst zu bemerken, dass wegen Ablaufes der regelmässigen dreijährigen Wahlperioden bei den Kammern von Bozen, Brünn, Görz, Innsbruck, Krakau, Laibach, Lemberg, Leoben, Linz, Ragusa, Roveredo, Rovigno, Triest, Wien und Zara Ergänzungswahlen theils eingeleitet, theils durchgeführt worden sind. Die Handels- und Gewerbekammer in Spalato, woselbst die bereits im Jahre 1875 eingeleiteten Ergänzungswahlen bis zum Herbste 1877 nicht zur Durchführung gelangt waren, wurde im October 1877 aufgelöst und die Vornahme von Neuwahlen angeordnet, zu welchem Zwecke der Ministerialsecretär des Handelsministeriums, Freiherr v. Weigelsperg, als Ministerialcommissär und Vorsitzender der Wahlcommission nach Spalato entsendet wurde. Die Wahlen gelangten noch im Herbste 1877 zur vollen Durchführung, und konnte die neugewählte Kammer am 21. December constituirt werden. Gegen den Wahlvorgang bei den Ergänzungswahlen der Handelskammern von Krakau und Spalato sind mehrere Beschwerden vorgebracht worden, welche jedoch, mit Ausnahme der persönlichen Beschwerde eines Wählers der Krakauer Kammer, nach eingehenden Erhebungen für unbegründet erachtet werden mussten.

In Gemässheit des §. 13 des Handelskammergesetzes wurden die Wahlen der Präsidenten und Vicepräsidenten der einzelnen Kammern für das abgelaufene Jahr vorgenommen und auf Grund der Anträge der betreffenden Landesbehörden bestätigt.

Die regelmässige Amtsthätigkeit der Handels- und Gewerbekammern äusserte sich in Vorlage der Protokolle der abgehaltenen öffentlichen Sitzungen, sodann in den monatlichen Berichten über die bei den einzelnen Kammern erfolgten Marken- und Musterregistrirungen und in der Vorlage der Kammerrechnungen pro 1876 und der Kammerkosten-Vorschläge pro 1878, welche geprüft und genehmigt wurden.

Die bereits im Jahre 1876 gepflogenen Verhandlungen wegen Bildung je einer besonderen Kategorie für Bergbau- und Hüttenwesen innerhalb der Gewerbesection bei den Handelskammern in Eger und Reichenberg wurden unter Genehmigung der hiernach geänderten Wahlordnungen zu Ende geführt.

Gutachten hatten die Handelskammern im verflossenen Jahre zu erstatten: über die Verwendung von jugendlichen Hilfsarbeitern bei gefährlichen Industriezweigen und über den Referenten-Entwurf der neuen Gewerbeordnung, welcher in mehrfacher Richtung (gewerbliche Unterstützungscassen, Arbeitsbücher) erweitert und ergänzt wurde.

Die Handelskammern von Brünn und Olmütz haben sich an das Handelsministerium in der Frage der Besteuerung von gewerblichen Etablissements in ihren Standorten hauptsächlich mit Rücksicht darauf gewendet, dass nicht selten von Seite der politischen und Finanzbehörden die Kammern um Abgabe ihres fachmännischen Gutachtens darüber ersucht werden, an welchem Orte eines oder das andere gewerbliche Etablissement mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Einkommen- und Erwerbsteuergesetzes vom 29. Juli 1871 (R. G. Bl. Nr. 91) der Besteuerung zu unterziehen sei. Die behördlichen Anfragen erfolgten zumeist in der Richtung, ob Erwerbsunternehmungen, welche in mehreren, nicht in derselben Steuergemeinde befindlichen Betriebslocalen ausgeübt werden, im Sinne des §. 1, Alinea 2, des erwähnten Gesetzes mit der Hauptunternehmung in einem solchen nothwendigen Zusammenhange stehen, dass sie für sich allein nicht als selbstständige Geschäftsunternehmungen angesehen werden können oder aber als Hilfsetablissements erscheinen, welche mit der Hauptunternehmung am Orte der letzteren zu besteuern sind. Da es übrigens in vielen Fällen zweifelhaft erscheine, was unter Zweiganstalt zu verstehen sei und das erwähnte Gesetz auch in anderen Punkten nicht ganz klar sei, bezeichneten es die genannten Kammern als wünschenswerth, dass eine alle Undeutlichkeiten beseitigende Vollzugsvorschrift zu demselben erlassen werde. In Würdigung der dargelegten Gründe wurden denn auch mit dem Finanzministerium und dem Ministerium des Innern Verhandlungen eingeleitet, welche im Berichtsjahre noch nicht abgeschlossen waren.

Die von den Ministerien des Innern und des Handels erlassene Verordnung vom 2. Juni 1877 (R. G. Bl. Nr. 43), betreffend die Verwendung von färbigem Papier für Confitüren, Kaffeesurrogate und andere derartige Genussartikel, gab einigen Handelskammern Anlass, im Interesse der Industrie eine Modification der Bestimmungen dieser Verordnung zu beantragen. Das Ministerium des Innern, dessen Ressort durch die für Erlassung gedachter Verordnung massgebenden sanitätspolizeilichen Rücksichten in erster Linie berührt war, erklärte sich nicht damit einverstanden, an derselben wesentliche Aenderungen vorzunehmen. Mit Rücksicht auf die von mehreren Fabriksbesitzern und Handelskammern geltend gemachten Verhältnisse, hat es jedoch die Wirksamkeit der gedachten Ministerial-Verordnung zunächst auf einen späteren Zeitpunkt verschoben und in Folge Befürwortung des Handelsministeriums den praktischen Bedürfnissen der Industrie soweit Rechnung getragen, dass unter dem 20. November 1877 (R. G. Bl. Nr. 105) eine Erläuterung über die Verwendbarkeit färbigen Papieres als Einhüllungsmittel für Genussartikel erlassen wurde. Die Eingangs erwähnte Ministerial-Verordnung vom 2. Juni 1877 (R. G. Bl. Nr. 43) hatte nämlich vorgeschrieben, dass als Einhüllungsmittel für die verschiedenen Confitüren, Zuckerwerke, Kaffeesurrogate und andere derartige Genussartikel nur gewöhnliches weisses oder im Zeuge gefärbtes Papier verwendet werden darf und dass die Verwendung von sonstigem gefärbten Papier bloss als zweites äusseres Umhüllungsmittel und auch als solches nur bei derartigen Genussmitteln zulässig ist, welche bei der Aufbewahrung trocken bleiben. Mit der

letzteren Ministerial-Verordnung vom 20. November 1877 (R. G. Bl. Nr. 105) wurde dagegen ausgesprochen, dass nebst den gewöhnlichen weissen Papiersorten nur solche Papiere verwendet werden dürfen, die entweder aus färbigen Lumpen erzeugt sind oder dadurch eine bestimmte Färbung erhalten haben, dass dem Ganzzeug bei der Verarbeitung im Holländer Farbstoffe zugesetzt werden.

Dampfkesselprüfung. Von mehreren Seiten waren im Laufe des Jahres 1876 an das Handelsministerium Anträge und Wünsche herangetreten, welche auf die Durchführung der zu dem Gesetze vom 7. Juli 1871 (R. G. Bl. Nr. 112), betreffend die Erprobung und periodische Untersuchung der Dampfkessel, erlassenen Ministerial-Verordnung vom 1. October 1875 (R. G. Bl. Nr. 130) auf Grund der seit Geltung dieser Verordnung gemachten praktischen Erfahrungen Bezug hatten. Diese Anträge wurden der gleichen fachmännischen Commission zur Berathung übergeben, welche schon behufs Ausarbeitung der Verordnung vom 1. October 1875 zusammenberufen worden war, und auf Grund der Beschlüsse dieser Commission wurde sodann im Einverständnisse mit dem Ministerium des Innern die Ministerial-Verordnung vom 20. Juli 1877 (R. G. Bl. Nr. 78) erlassen. Mit derselben wurde, dem erwiesenen Bedürfnisse entsprechend, gestattet, dass die Decken schmiedeiserner Dampfdome bis zu einem Maximum von 75 Centimetern aus Gusseisen angefertigt werden dürfen, und zugleich wurden besondere Bestimmungen in Betreff der Qualification der zur Bedienung oder Ueberwachung eines Dampfkessels verwendeten Personen getroffen.

Gelegentlich ihres Zusammentrittes zog die oberwähnte Commission auch das anlässlich früherer Anträge bereits vorhandene Material über die Nothwendigkeit von Sicherheitsvorkehrungen gegen Explosionen der in Papierfabriken verwendeten Hadernkocher in den Kreis ihrer Berathung. Da jedoch die vorhandenen Daten nicht genügende Anhaltspunkte boten, um in einer bestimmten Richtung vorzugehen, beantragte die Commission die Sammlung weiteren Materiales, und wurden demgemäss die sämmtlichen politischen Landesbehörden aufgefordert, über die bisherigen Wahrnehmungen beim Gebrauch und der Anwendung der sogenannten Hadernkocher zu berichten.

Mit Beziehung auf die Bestimmung von §. 8, Alinea 3 der Ministerial-Verordnung vom 1. October 1875 (R. G. Bl. Nr. 130), wonach alle Dampfkessel von fünf zu fünf Jahren bei Gelegenheit der Jahresrevision einer sorgfältigen Untersuchung mit Druckprobe zu unterziehen sind, waren mehrfache Anfragen an das Handelsministerium gelangt, ob für diese verschärften Revisionen die Revisions- oder die Probetaxen zu entrichten seien. Diese Anfragen wurden ebenfalls nach hierüber eingeholtem Gutachten der erwähnten Commission von Fachmännern dahin beantwortet, dass die gewöhnliche Revisionstaxe für diese verschärften Revisionen zu zahlen sei.

Von einer Statthalterei wurde die Anfrage eines Dampfkessel-Prüfungscommissärs vorgelegt, betreffend die Berechtigung der Erzeuger von Dampfkesseln, die zugleich Mitglieder einer autorisirten Dampfkessel-Prüfungsgesellschaft sind, die von ihnen verfertigten Kessel von Organen dieser Gesellschaft prüfen zu lassen. Dieselbe wurde dahin beantwortet, dass ein Prüfungszeugniss, welches ein Erzeuger von Dampfkesseln, der zugleich Mitglied einer autorisirten Gesellschaft ist, von Organen dieser Gesellschaft ausgestellt erhalten hat, auch dann als giltig anerkannt werden muss, wenn der

legal geprüfte Kessel an ein Nichtmitglied der Gesellschaft verkauft wird, wobei es übrigens selbstverständlich dem Benützer eines solchen Kessels anheimgestellt bleibt, die Wiederholung der Probe eines solchen Kessels durch den amtlich bestellten Prüfungscommissär zu veranlassen.

Der schweizerische Verein von Dampfkesselbesitzern zur Vornahme der Erprobung und periodischen Untersuchung von Dampfkesseln beabsichtigte in Vorarlberg eine Filiale einzurichten. Bevor hiefür die Genehmigung ertheilt werden konnte, wurden im Einverständnisse mit dem Ministerium des Innern jene Abänderungen und Modificationen des vorgelegten Statuten-Entwurfes bezeichnet, welche nöthig erschienen, um den Verein auf Grund der bestehenden Vorschriften zur Ausübung seiner beabsichtigten Thätigkeit in Oesterreich, respective Vorarlberg zuzulassen und wurde, nachdem die Statutenänderung im Sinne der bestehenden Bestimmungen erfolgt war, seitens des Ministeriums des Innern im Einverständnisse mit dem Handelsministerium die Statthalterei in Innsbruck ermächtigt, die Bildung der Vorarlberger Filiale des schweizerischen Vereines von Dampfkesselbesitzern zu bewilligen.

Von einer politischen Landesbehörde wurde die Anfrage wegen Controlbehandlung und Revision der in neuerer Zeit unter dem Namen „Economiser“ bei Dampfkesseln zur Verwendung gelangenden Vorrichtungen gestellt. Nach Anhörung der mehrgedachten fachmännischen Commission wurden sämmtliche politische Landesbehörden davon in Kenntniss gesetzt, dass diese Vorrichtungen, als nicht zur Erzeugung von Dampf bestimmt, gemäss der Verordnung vom 1. October 1875 (R. G. Bl. Nr. 130) nicht unter die Dampfkessel gehören, daher auch die Verwendung von Gusseisen zur Construction derselben keinem Anstande unterliege und dieselben einer Druckprobe nicht zu unterziehen sind. Dampfkessel, welche nachträglich mit einem Economiser versehen werden, bedürfen daher auch keiner neuerlichen Druckprobe. In dem Falle jedoch, als zwischen einem solchen Vorwärme-Apparat (Economiser) und dem Hauptkessel eine Absperrung durch ein Speiseventil nicht vorgesehen wäre, müsste dieser Apparat, welcher sodann einen integrirenden Bestandtheil des Dampfkessels bildet, mit diesem den gesetzlichen Bestimmungen unterworfen bleiben.

Einem Antrage, bei cylindrischen Dampfkesseln in einer Höhe von mehr als vier Metern in Abänderung des §. 3, lit. b, der Verordnung vom 1. October 1875 (R. G. Bl. Nr. 130) zur Erkennung des Wasserstandes auch Schwimmer und Probirhähne zuzulassen, konnte ebenfalls nach Anhörung der fachmännischen Commission nicht willfahrt werden. Hiebei wurde jedoch ausgesprochen, dass es nicht verwehrt sei, nebst Wasserstandglas und Schwimmer auch noch Probirhähne am Kessel anzubringen und unter gewöhnlichen Umständen die zwei letztgenannten Vorrichtungen zu benützen. Das Wasserstandglas als die sicherste Vorrichtung dürfe für solche Fälle nicht fehlen, wo eine der beiden anderen Vorrichtungen oder wohl gar Beide den Dienst versagen oder über die Richtigkeit ihrer Indication ein Zweifel besteht.

Anlässlich der angesprochenen amtlichen Erprobung eines Dampftrocknungs-Apparates, wurde die Anfrage einer Landesstelle dahin beantwortet, dass solche Apparate keineswegs als Dampfkessel qualificirt werden können, daher auch nicht dem betreffenden Gesetze unterliegen. Immerhin könnten, wenn es von den einzelnen Parteien gewünscht wird, Erprobungen solcher Apparate von den betreffenden amtlichen Com-

missären vorgenommen werden, doch sei dies keineswegs als eine amtliche, sondern lediglich als eine private Angelegenheit zu betrachten, daher auch für diesen Fall von einer Feststellung von Taxen ganz abgesehen werden müsse und Prüfungscertificate nicht ausgestellt werden dürfen. Die allfällige Entlohnung des betreffenden Prüfungs-Commissärs für seine Mühewaltung wurde als eine der Vereinbarung zwischen diesem und der Partei überlassene Angelegenheit bezeichnet.

In Bezug auf die Handhabung des Dampfkessel-Gesetzes ist endlich noch zu erwähnen, dass von den politischen Landesbehörden die regelmässigen Berichte über den Dampfkesselbetrieb vorgelegt und vom Handels-Ministerium in Verhandlung gezogen worden sind.

Sprengpräparate. Auf Grund eingehender Verhandlungen und Berathungen erfolgte die im Reichsgesetzblatt Nr. 68 veröffentlichte Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels, des Ackerbaues, der Finanzen und der Landesvertheidigung im Einvernehmen mit dem Kriegsministerium vom 2. Juli 1877, wodurch gewerbliche und sicherheitspolizeiliche Bestimmungen für die Erzeugung von Sprengmitteln und den Verkehr damit erlassen wurden.

Erfindungs-Privilegien. Die während des Jahres 1877 in dem Stande der Privilegien durch neue Ertheilung, Verlängerung, Uebertragung, Erlöschung und Annullirung erfolgte Bewegung ist aus dem nachstehenden Ausweise zu entnehmen.

Monat	Erfindungs-Privilegien					
	Ertheilungen	Verlängerungen	Uebertragungen	Erlöschungen: durch Zeitablauf	Erlöschungen: wegen Nichtausübung	Annullirungen
Januar	84	58	2	61	3	.
Februar	81	95	3	99	31	.
März	89	50	12	77	3	.
April	98	54	1	93	25	.
Mai	80	67	12	70	43	.
Juni	115	109	8	55	.	1
Juli	62	114	1	89	17	.
August	133	94	1	76	.	1
September	135	94	2	101	3	.
October	119	78	7	86	22	.
November	121	89	1	99	1	1
December	117	37	7	114	28	.
Summe.	1234	939	57	1020	176	3

Ausserdem fand noch eine Erlöschung von Privilegien, und zwar durch freiwillige Zurücklegung 1 (im Jänner), wegen unterbrochener Ausübung 5 (1 im Jänner, 4 im Februar) und durch theilweise Nichtigkeitserklärung 1 (im December) statt.

Fachgewerblicher Unterricht. Mit Beginn des Jahres 1877 waren 82 vom Handelsministerium errichtete oder subventionirte gewerbliche Fachschulen nebst einer Versuchsanstalt in Thätigkeit, zu welch' letzterer im Laufe des Jahres 1877 eine Versuchsanstalt für Stahl- und Eisenindustrie in Steyr hinzukam.

Von Gemeinden und anderen Corporationen wurde zwar an das Handels-Ministerium wiederholt das Ansuchen um Errichtung von gewerblichen Fachschulen gestellt, da sich dieselben von derartigen Anstalten eine die wirkliche Bedeutung oftmals überschreitende und augenblicklich an den Tag tretende günstige Einflussnahme auf die Erwerbsverhältnisse versprachen. Das Handels-Ministerium konnte jedoch mit Rücksicht auf die gebotene Sparsamkeit im Staatsbaushalte nicht zur Errichtung neuer Fachschulen schreiten, sondern sah sich sogar genöthigt, die Auflösung bestehender Anstalten ins Auge zu fassen. Letztere Absicht konnte aus dem Grunde nur in sehr beschränktem Umfange zur Verwirklichung gelangen, weil die Bevölkerung an dem Fortbestande der zur Auflösung bestimmten Anstalten ein reges Interesse zeigte und selbst materielle Opfer nicht scheute, um deren Forterhaltung zu sichern.

Wegen zu geringer Antheilnahme der Industriellen und schwacher Frequenz aus Fachkreisen wurde die Fachschule für Porzellanindustrie in Karlsbad aufgelöst; aus letzterem Grunde wurden auch die Schuhmacherei-Lehrwerkstätte in Theusing und die Korbflechtschule in Kwaczala als selbstständige Fachlehranstalten mit Ende des Schuljahres 1876/77 geschlossen. Die ausserdem noch zur Schliessung bestimmten Fachschulen in St. Ulrich im Grödnerthale (Holzschnitzschule), in Taufers bei Bruneck (Holzschnitzschule), in Neubistritz und Starkenbach (Webeschulen) mussten jedoch aus dem oben angeführten Grunde in Thätigkeit erhalten werden. Die Schule in Taufers wurde einstweilen vom Ministerium nicht weiter subventionirt, doch wurden ihr die Lehrmittel belassen, und es besteht diese Fachschule als Privatanstalt fort.

Die Verhandlungen in Betreff der Errichtung einer Drechslerschule in Arco wurden dadurch zum Abschlusse gebracht, dass Se. kais. Hoheit der Herr Erzherzog Albrecht die Bestreitung der Remuneration für den an der Tachauer Drechslerschule ausgebildeten Werkmeister Boninsegna für das Jahr 1877 auf die Privatchatulle zu übernehmen geruhte.

Die übrigen Verhandlungen wegen Errichtung neuer Fachschulen wurden, soweit es sich nicht um bereits fest gestaltete Projecte handelte, wie z. B. bei der Holzindustrieschule in Bergreichenstein und der Lehrwerkstätte für Handfeuerwaffen in Ferlach, in Anbetracht der Zeitverhältnisse sistirt.

Die beiden Aufsichtsräthe unterzogen sich den Berathungen über die Ausgestaltung und innere Ordnung der bestehenden Fachlehranstalten mit dem gewohnten Eifer und hielten der artistische Aufsichtsrath 17, der technische 14 Sitzungen ab, die vielen Comité- und Commissionssitzungen nicht gerechnet. In den technischen Aufsichtsrath wurden Regierungsrath J. Storck und Oberbaurath Friedrich Schmidt berufen, und der erstgenannte gleichzeitig mit der artistischen Inspection der Fachschulen technischer

Richtung betraut. Ueber die von beiden Aufsichtsräthen vom October 1875 bis October 1877 entwickelte Thätigkeit wurde über Wunsch des Abgeordnetenhauses von den Vorsitzenden ein ausführlicher Bericht an diesen Vertretungskörper erstattet.

Das Schwergewicht der Thätigkeit des Handelsministeriums ruhte in der Ordnung der kaufmännischen Administration der Fachschulleitungen und es wurde durch Einführung von Geschäftsbüchern, eines Reglements und wiederholter Inspicirungen Sorge getragen, dass sich die ökonomische Entwicklung jener Fachlehranstalten, mit welchen Lehrwerkstätten in Verbindung stehen, ohne Beeinträchtigung ihres didaktischen Zweckes ungestört vollziehen könne.

Ein neues in diesem Jahre geschaffenes und Erfolg verheissendes Institut ist jenes der Instructoren. An den Fachschulen für Holzindustrie bewirkte beispielsweise der Instructor Ingenieur Ferdinand Walter sehr günstige Resultate, und den Bemühungen des k. k. Artillerie-Hauptmannes Hermann Heissig gelang es während eines einmonatlichen Instructions-Curses in Ferlach wesentlich zur technischen und artistischen Verbesserung der dortigen Gewehrindustrie beizutragen.

Die fachlichen Inspicirungen wurden mit möglichster Genauigkeit und Berücksichtigung der speciellen Verhältnisse der Anstalten fortgesetzt.

Die Ausstattung der Fachschulen mit Lehrmitteln und Werkzeugen, sowie die Herausgabe von Vorlagewerken musste im abgelaufenen Jahre eine Einschränkung erleiden. Es konnten ferner mit Rücksicht auf die reducirten Mittel des Handels-Ministeriums auch weniger Stipendien zur Ausbildung von Lehrkräften und Handwerkern zur Verleihung gelangen und ebenso mussten die Subventionen an Gewerbvereine, Frauenerwerbvereine, Gewerbemuseen etc. herabgesetzt, zum grössern Theile sogar gänzlich eingestellt werden.

Die Frequenz der Fachschulen war trotz der ungünstigen Zeitverhältnisse eine vollkommen befriedigende. Sie bezifferte sich nämlich am 31. December 1877 bei einer Zahl von 167 Lehrkräften mit 2116 ordentlichen und 1754 ausserordentlichen, zusammen mit 3870 Schülern. Hievon kamen auf die 37 Fachschulen für Weberei, Wirkerei, Spitzenklöppelei, Stickerei u. s. w. 1805 Schüler (743 ordentliche, 1062 ausserordentliche), auf die 22 Fachschulen für Holz- und Steinbearbeitung 776 (490 ordentliche, 286 ausserordentliche), auf die 7 Fachschulen für keramische, Siderolith- und Glasindustrie 642 (423 ordentliche, 219 ausserordentliche), auf die 9 Fachschulen für Metallindustrie 407 (268 ordentliche, 139 ausserordentliche) und auf die 5 sonstigen Fachschulen 240 (192 ordentliche, 48 ausserordentliche) Schüler. Unter den einzelnen Fachschulen hatten die stärkste Frequenz die Fachzeichen- und Modellirschule für die Glasindustrie zu Steinschönau (291 Schüler), die Webe- und Manufacturzeichenschule zu Wien (283 Schüler) und die Spitzenklöppelschule zu Idria (259 Schüler).

Eine gedeihliche Wirksamkeit wies auch die in Wien bestehende Versuchsanstalt für die Lederindustrie auf, welche im verflossenen Jahre unter anderem mehrere neue amerikanische Gerbe-Maschinen und Methoden in Oesterreich einführte, chemische Untersuchungen über die Anwendung der Anilinfarben in der Lederindustrie anstellte, die Prüfung einer Reihe neuer Gerbematerialien und sonstigen Hilfsstoffe vornahm und 300 Analysen für die Versuchsanstalt und über Auftrag Privater ausführte.

Ausstellungen. Die Thätigkeit des Handels-Ministeriums in Ausstellungsangelegenheiten bezog sich im Jahre 1877 auf 8 inländische und 12 ausländische Expositionen.

In ersterer Beziehung ist vor Allem der Abwicklung der Geschäfte der Wiener Weltausstellung 1873 zu gedenken, welche in diesem Jahre ihren völligen Abschluss fanden. Die Obliegenheiten, welche dem Handels-Ministerium in Betreff dieses Unternehmens über das Jahr 1877 hinaus noch verbleiben, beschränken sich auf die Verwaltung einiger von dieser Ausstellung herrührender Gebäude, insbesondere der Rotunde mit dem sie umgebenden Galerien-Vierecke.

Während des Jahres 1877 wurde dagegen die Thätigkeit des Handels-Ministeriums und seiner auf dem Weltausstellungsplatze exponirten Organe noch durch mehrfache mit dieser Weltausstellung zusammenhängende Angelegenheiten in Anspruch genommen.

Wie schon im amtlichen Berichte für 1876 (Seite 26) bemerkt worden ist, war dem Consortium, welchem die Materialien sämmtlicher zur Demolirung bestimmten ärarischen Gebäude veräussert worden waren, der ursprünglich mit Ende December 1876 festgesetzte Termin für die Beendigung der Terrain-Regulirung und für die Räumung des Platzes von allen Baumaterialien in Anbetracht der Ungunst der Zeitverhältnisse — einvernehmlich mit dem k. k. Obersthofmeisteramte — bis ins Jahr 1877 erstreckt worden. Es musste daher die Bemühung dahin gehen, dass wenigstens diese verlängerte Frist stricte eingehalten und mit Ablauf derselben der Personalstand der Organe des Handels-Ministeriums auf dem Weltausstellungsplatze auf ein Minimum herabgesetzt werden könne. Dieses Ziel ist denn auch, nicht ohne Anstrengung des Consortiums, welches vom April 1877 ab noch ein Materialquantum von 3 Millionen Ziegeln und 30.000 Centnern Eisen zu entfernen hatte, erreicht worden. Ende August sind die letzten Fuhren mit Baubestandtheilen und Abbruchsmaterialien der demolirten Weltausstellungsgebäude weggeführt und die Planirungen beendet worden. Am 12. September 1877 wurde das gesammte, der Verwaltung der k. k. Hofbehörden unterstehende Terrain im Prater, welches seinerzeit (am 4. August 1871) dem damaligen General-Director der Weltausstellung Freiherrn v. Schwarz-Senborn für die Zwecke dieses internationalen Unternehmens übergeben und in den letzten Jahren vom Handels-Ministerium administrirt worden war, den k. k. Hofämtern commissionell zurückgestellt und von denselben in die eigene Verwaltung wieder übernommen.

Ein ausgedehnter, der k. k. Familien-Fondsgüter-Direction gehöriger Complex, die sogenannte „Krieau" (jenseits des Heustadelwassers), ferner der gegen die Donau zu gelegene, der Donau-Regulirungs-Commission gehörige Theil des ehemaligen Weltausstellungsplatzes und der sogenannte „Volksprater" waren den Grund-Eigenthümern schon früher zurückgestellt worden.

So wurde es ermöglicht, dass mit dem 15. September 1877 das gesammte Personale der bestandenen Platzinspection des Dienstes enthoben werden konnte und es blieb seither als ständige Aufsicht über die in der Administration des Ministeriums stehenden Weltausstellungsgebäude und zur Vornahme der kleineren in eigener Regie auszuführenden Reparaturen an denselben, zum Abschaufeln des Schnee's während der Winterszeit und zu ähnlichen Dienstleistungen ein Gebäude-Inspector mit drei

Professionisten (einem Maurer-, einem Zimmermann- und einem Spenglergehilfen) und einigen Taglöhnern zurück.

Die übrige Thätigkeit des Handels-Ministeriums in Angelegenheiten der Wiener Weltausstellung bezog sich im Jahre 1877 auf Verkäufe von noch erübrigten Inventargegenständen, Ausfertigung von Jury-Preisen, Entrichtung von auf den ausländischen Materialien der Weltausstellungsgebäude haftenden Zollbeträgen, respective Veranlassung der Abschreibung derselben u. s. w.

Von grösseren Verkäufen sind hervorzuheben die im Jahre 1877 perfect gewordene Veräusserung des Hochdruck-Wasserwerkes (bestehend aus einer Hochdruck-Maschine sammt Kessel und Maschinenhaus, dem eisernen Wasserthurme und einigen Röhrensträngen) an die Commune Wien für Zwecke des Lagerhauses und der Verkauf eines anderen Theiles des Wasserleitungsröhren-Netzes an das k. k. Oberst hofmeisteramt.

Ziemlich erfolglos waren leider bisher alle Bemühungen des Handels-Ministeriums, für die Rotunde und das sie umgebende Galerie-Viereck eine angemessene Verwerthung zu finden. Zu öffentlichen und wohlthätigen Zwecken wurden diese Räumlichkeiten zwar auch im Jahre 1877 wiederholt in Anspruch genommen, u. a. zur Abhaltung des internationalen Saatenmarktes und der damit verbundenen Ausstellung von Maschinen und Geräthen der Müllerei, Bäckerei u. s. w., dann zur Aufstellung von k. k. Feldtelegraphen-Wägen, zur Abhaltung eines Festes des Maria-Theresia-Hospital-Vereines u. s. f. Ausserdem dienen einige Galerien des Vierecks permanent als Depôts von ärarischen Postwagen und von Sanitätsobjecten des deutschen Ritter-Ordens. Gegen Entgelt wurden aber nur einzelne Galerien vorübergehend benützt, und zwar im Sommer 1877 von dem mehrerwähnten Consortium als Materialdepôt und vom Monate November ab seitens der Commune Wien für Zwecke des Lagerhauses. Die geringe Rentabilität dieses Bezitzes ist um so bedauerlicher, als das Handels-Ministerium zur Erhaltung der Weltausstellungsgebäude im abgelaufenen Jahre, abgesehen von der Reparatur von Sturmschäden, einige grössere Herstellungen vorzunehmen gezwungen war, namentlich eine Reconstruction des Hauptgesimses, sowie der Holzconstruction der Pfeiler im Innern der Rotunde, ferner die Reconstruction des Gesimses ober der Halbgalerie und jene des Gesimses der Laterne am äusseren Umfange der Rotunde, die Verkittung und den Anstrich des Daches der Rotunde u. dergl. Gegenwärtig ist der Bauzustand dieser Objecte wieder soweit gesichert, dass bis Ende des Jahres 1880, bis zu welchem Zeitpunkte Seine Majestät der Kaiser den Fortbestand der Rotunde und der sie umgebenden Galerien vorläufig genehmigt hat, weitere kostspielige Reconstructionen nicht mehr erforderlich sein werden. Bis zum Eintritte jenes Zeitpunktes wird sich wohl das Urtheil über die Frage festgestellt haben, ob der längere Fortbestand jener Gebäude im öffentlichen Interesse liege, und sohin ungeachtet der von Zeit zu Zeit eintretenden namhaften Erhaltungs- und Reconstructions-Kosten als wünschenswerth erscheine oder nicht.

Andere in die Vorjahre fallende Expositionen, welche die Thätigkeit des Handels-Ministeriums im Jahre 1877 einigermassen in Anspruch nahmen, waren die im Jahre 1875 in **Paris** abgehaltene geographische Ausstellung und die internationale Ausstellung von **St. Jago** (Chili) desselben Jahres; ferner die Expositionen des Jahres 1876, und zwar

die Ausstellung für Gesundheitspflege und Rettungswesen in Brüssel, die Kunst- und kunstgewerbliche Ausstellung in München und die Weltausstellung in Philadelphia. Die Ausstellung in München, in jeder Richtung ehrenvoll und vortheilhaft für Oesterreich, hat auch das günstige Resultat ergeben, dass von der bewilligten Staatssubvention von 5000 fl. ein Betrag von beiläufig 1000 fl. unbenützt blieb. Ein günstiger finanzieller Abschluss steht auch betreffs der Weltausstellung 1876 in Philadelphia zu gewärtigen, obwohl auf den die Ergebnisse dieser Ausstellung umfassenden Bericht besondere Sorgfalt und demgemäss auch ein grösserer Kostenbetrag verwendet wurde. Insbesondere waren es, den Productionsverhältnissen der nordamerikanischen Union entsprechend, die Gewinnung von Kohle, Eisen und Bergöl, dann die verschiedenen Zweige der Maschinenfabrikation, auf welche bei Organisation der österreichischen Berichterstattung über diese Weltausstellung das Hauptgewicht gelegt worden ist; dabei wurde der Grundsatz festgehalten, dass die Berichte sich keineswegs auf die Ausstellung in Philadelphia allein zu beschränken haben, vielmehr auch die bei den Reisen der Berichterstatter in den Unionstaaten gemachten Wahrnehmungen umfassen sollen.

Im Jahre 1877 fanden zahlreiche Ausstellungen statt, bei denen das Handels-Ministerium in grösserem oder geringerem Umfange mitwirkte.

Was zunächst ausländische Unternehmungen anbelangt, so wurde das Handels-Ministerium für die internationale kunstgewerbliche Ausstellung in Amsterdam, die Specialausstellung von Leder, Lederwaaren und Eichencultur in Berlin, die Kunst- und Gewerbeausstellung in Karlsruhe, die Specialausstellung von Heizungs- und Ventilationsanlagen in Kassel, den ersten internationalen Maschinenmarkt in Leipzig, die „Ausstellung von älteren und neueren deutschen Arbeiten aus dem Gebiete der vervielfältigenden Künste" im bayerischen Gewerbemuseum in Nürnberg und die Provinzialausstellung in Rovigo ins Interesse gezogen.

Die Betheiligung Oesterreich's war insbesondere bei der Ausstellung in Amsterdam, für welche der Inspector der artistischen Fachschulen des Handels-Ministeriums und Leiter des Lehrmittelwesens für dieselben, Regierungsrath Storck, als österreichischer Ausstellungs-Commissär fungirte, eine höchst erfolgreiche, indem von den Seitens der Jury zuerkannten 18 ersten Preisen 10 auf Oesterreich entfielen. Ausserdem erhielten noch drei Oesterreicher zweite Preise und vier ehrenvolle Erwähnungen. Zu bemerken ist dabei, dass die Gesammtzahl der Aussteller die Ziffer von 289 erreichte. Davon waren 103 Niederländer, 32 Oesterreicher, der Rest vertheilte sich auf Deutschland, Belgien, Frankreich, Italien, Schweden und Dänemark.

Auch bei der in Berlin abgehaltenen Ausstellung von Leder und Lederwaaren wurden mehrere österreichische Theilnehmer in ehrenvollster Weise ausgezeichnet.

An der Specialausstellung für Heizungs- und Ventilations-Einrichtungen in Kassel und dem Maschinenmarkte in Leipzig war Oesterreich numerisch schwach betheiligt. In Folge einer von der Ausstellungs-Commission in Kassel ergangenen und von Seite des Handels-Ministeriums an den österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein geleiteten Einladung war jedoch Oesterreich durch den Vicepräsidenten dieses Vereines und Director der Union-Baugesellschaft Friedrich Stach im Preisgerichte dieser Ausstellung vertreten.

Bei den übrigen im Vorstehenden erwähnten Expositionen des Jahres 1877 zu Karlsruhe, Nürnberg und Rovigo waren, soviel dem Handels-Ministerium bekannt geworden ist, österreichische Aussteller nicht betheiligt.

Im Inlande wurde im Laufe des Jahres 1877 eine Reihe von gewerblichen Ausstellungen veranstaltet, welche sich auf Böhmen, Mähren, Galizien, Niederösterreich und Steiermark vertheilten. Während die in früheren Jahren hervorgetretene planlose Concurrenz kleiner Ausstellungen in benachbarten Bezirken noch im amtlichen Berichte des Handels-Ministeriums für das Jahr 1876 (Seite 33) gerügt werden musste, boten die gewerblichen Ausstellungen des Jahres 1877 ein in jeder Hinsicht erfreuliches Bild dar.

Der Zeit nach die erste derselben war die Schuhwaaren-Ausstellung in Prag, unternommen von dem Vereine zur Ermunterung des Gewerbsgeistes in Böhmen nach dem Vorbilde der im Jahre 1876 in Bern veranstalteten ersten derartigen Fachausstellung. Das Handels-Ministerium hat für diese im Mai 1877 abgehaltene Ausstellung eine Anzahl von silbernen und bronzenen Medaillen als Staatspreise für hervorragende Aussteller und ausserdem eine Anzahl Geldpreise für solche Hilfsarbeiter bewilligt, welche um die Hervorbringung mustergiltiger Ausstellungsgegenstände sich verdient gemacht haben.

Ziemlich gleichzeitig mit der bemerkten Fachausstellung wurde in den Localitäten des Schwender'schen Colosseums in Rudolfsheim bei Wien eine Kunst-Industrie- und Gewerbeausstellung abgehalten, die von dem Handels- und Gewerbe-Vereine in Sechshaus veranstaltet worden ist. Diese Ausstellung, deren Protectorat der Handels-Minister übernommen hatte und welche insbesondere den Zweck verfolgte, in der jetzigen für Industrie und Gewerbe so ungünstigen Zeit der Lethargie entgegenzutreten, den Eifer und das Streben nach Fortschritt anzuregen und den Theilnehmern auch neue Absatzwege zu verschaffen, hat ungeachtet des Umstandes, dass das Handels-Ministerium nicht in der Lage war, das Unternehmen pecuniär zu subventioniren, zu einem in jeder Beziehung erwünschten Resultate geführt. Die Zahl der Aussteller betrug nahe an 400; jene der Besucher der Ausstellung über 25.000. Die finanzielle Gebarung der Ausstellung schloss ohne Deficit und auch die Geschäftserfolge der betheiligten Aussteller waren im Ganzen erfreulich, indem viele Objecte verkauft und zahlreiche Bestellungen gemacht wurden.

In den letzteren Beziehungen gilt ganz dasselbe von den Ergebnissen der gewerblichen Regionalausstellung des Stadt- und Landbezirkes von Iglau, welche von dem dortigen Handels- und Gewerbevereine ins Leben gerufen und unter einer Betheiligung von mehr als 220 Ausstellern im Monate August abgehalten worden ist. Die Dauer dieser Ausstellung betrug 14 Tage, die Zahl der Besucher 11.381. Das Reinerträgniss der Ausstellung von circa 1200 fl. wurde für die Gründung einer Webeschule bestimmt. Auch für diese Exposition wurden einige silberne und bronzene Medaillen als Ehrenpreise des Handels-Ministeriums zur Verfügung gestellt. An die bei der dortigen Unterrichtsausstellung hervorragend betheiligten Schüler wurden von Seite des Ausstellungs-Comité's Geldpreise vertheilt.

Von gleich erfreulichen Erfolgen war die vom 12. August bis 16. September 1877 abgehaltene Kunst-Industrie- und Gewerbe-Ausstellung in Leitmeritz begleitet, an

welcher sich neben den Industriellen jenes Rayons auch eine grössere Anzahl von Ausstellern aus der Reichs- und der Landeshauptstadt und aus anderen Industriebezirken des In- und Auslandes betheiligte, und namentlich das k. k. österreichische Museum für Kunst und Industrie durch die Exposition zahlreicher Sammlungsgegenstände einen hervorragenden Antheil nahm. Das Handels-Ministerium bewilligte aus Anlass dieser Ausstellung eine grössere Anzahl von Staatspreisen.

Eine in ihrer Art sehr bemerkenswerthe Erscheinung war die Ausstellung von Lehrlingsarbeiten in Teplitz, welche gleichzeitig mit der Ausstellung in Leitmeritz stattfand und nach dem Beispiele derartiger im deutschen Reiche beliebter Expositionen darauf abzielte, das Streben nach Berufstüchtigkeit und sittlichem Ernste in dem gewerblichen Nachwuchse zu fördern.

Von hervorragendem Interesse und voraussichtlich auch vom gewerblichen Standpunkte die folgenreichste Ausstellung des Jahres 1877 im Inlande war jene, welche am 6. September 1877 in Lemberg eröffnet und am 7. October 1877 geschlossen worden ist. Die galizischen Landesausstellungen finden in Lemberg regelmässig alle 10 Jahre statt, hatten aber bisher vorzugsweise nur auf dem Felde der Landwirthschaft und Viehzucht eine Bedeutung. Die Ausstellung des Jahres 1877 war dagegen auch auf gewerblichem Gebiete belangreich und brachte namentlich in der Ausstellung des Präsidenten der Ausstellung Grafen Wladimir Dzieduszycki die lebenskräftigen Hausindustriezweige des Landes zur besten Geltung. Die Ausstellung nahm einen bedeckten Raum von 1690 Quadratmetern in Anspruch und war im Ganzen von 1603 Ausstellern beschickt; die Zahl der Aussteller von Industrie- und Gewerbeproducten betrug 878, unter denen 5 mit eigenen Pavillons. Die Zahl der Besucher erreichte die namhafte Ziffer von 185.143 und war in Folge dessen das finanzielle Ergebniss der Ausstellung ein ausserordentlich günstiges, indem nach Abzug aller Auslagen, welche sich auf 69.221 fl. 87 kr. beliefen, von der Gesammteinnahme per 86.971 fl. 87 kr. ein Ueberschuss von 17.750 fl. verblieb.

Von Seite des Handels-Ministeriums wurde die Lemberger Ausstellung sowohl mittelst einer Geldsubvention, als durch Entsendung von Lehrmitteln aus den beim Schluss der Wiener Weltausstellung 1873 acquirirten Collectionen und durch Uebernahme von Transportkosten für die Sendungen des k. k. österreichischen Museums für Kunst und Industrie in Wien unterstützt; die Theilnahme desselben fand auch in dem persönlichen Besuche des Handels-Ministers, sowie in der Bewilligung einer grösseren Anzahl silberner Medaillen als Staatspreise des Handels-Ministeriums ihren Ausdruck.

Der Zeitfolge nach die letzte, doch dem Range nach eine der hervorragendsten inländischen Expositionen der letzten Jahre war die anlässlich der Eröffnung der Staatsgewerbeschule in Graz am 17. November 1877 von dem steiermärkischen Vereine für die Förderung der Kunstindustrie eröffnete kunstgewerbliche Ausstellung, an welcher sich gleich wie an jener in Leitmeritz auch viele Etablissements der Residenz, sowie anderer Städte und auch einige fremde Firmen, im Ganzen 67 Aussteller in der Abtheilung der modernen Kunstindustrie und 33 in der historischen Abtheilung der Ausstellung, betheiligten. Auch die Ergebnisse dieser Ausstellung sind in vieler Hinsicht sehr befriedigend. Die Zahl der Besucher hat die im Hinblicke auf die ungünstige Jahreszeit und die Entlegenheit des Expositionslocales ziemlich hohe Ziffer von

8000 Personen erreicht. Das Handels-Ministerium hat auch für diese Ausstellung eine Anzahl von silbernen und bronzenen Medaillen als Staatspreise bewilligt.

Im Auftrage des Handels-Ministers wurden die Ausstellungen in Rudolfsheim bei Wien, Iglau, Leitmeritz, Teplitz, Lemberg und Graz von dem Referenten des Handels-Ministeriums besichtigt und Berichte über dieselben an den Minister erstattet.

Von besonder Wichtigkeit unter den Ausstellungsangelegenheiten des Jahres 1877 waren die auf die Weltausstellung 1878 in Paris bezüglichen Vorkehrungen. Nachdem durch das Gesetz vom 9. März 1877, R. G. Bl. Nr. 20, für die officielle Betheiligung der im Reichsrathe vertretenen Länder an dieser Weltausstellung ein Credit von 600.000 fl. ö. W. bewilligt worden war, erfolgte sofort von Seite des k. und k. Ministeriums des Aeussern die formelle officielle Verständigung der französischen Regierung von der Betheiligung Oesterreichs an diesem Unternehmen und schritt das Handels-Ministerium mit aller Beschleunigung an die Organisation des Werkes. Unter dem Protectorate Seiner kaiserlichen Hoheit des durchlauchtigsten Herrn Erzherzogs Karl Ludwig wurde für die oberste Leitung der sämmtlichen auf die Beschickung dieser Ausstellung von Seite Oesterreichs bezüglichen Angelegenheiten nach dem Vorgange bei früheren internationalen Ausstellungen, eine eigene Central-Commission in Wien bestellt, in welche alle im Reichsrathe vertretenen Länder ihre Repräsentanten entsendet haben. Ferner wurden zu deren Unterstützung Filial- und Special-Comités in den Königreichen und Ländern gebildet. Das für die Arbeiten dieser Commissionen aufgestellte allgemeine Programm, sowie die Organisations-Statute für dieselben wurden nach den im Handels-Ministerium verfassten Entwürfen in der unter dem Vorsitze des Handels-Ministers als Präsidenten der k. k. Central-Commission am 24. März 1877 abgehaltenen ersten Plenarsitzung derselben genehmigt. Im Organisations-Statute der k. k. Central-Commission reservirte sich der Handels-Minister die oberste Leitung der Ausstellungsgeschäfte. Dem Vicepräsidenten der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer, Reichsraths-Abgeordneten R. Isbary, der sich durch die erfolgreiche Lösung einer ähnlichen Aufgabe als Obmann des österreichischen Executiv-Comités für die internationale Ausstellung 1876 in Philadelphia das besondere Vertrauen der Regierung und der industriellen Kreise erworben hatte, wurde in der Eigenschaft als Vicepräsident der Central-Commission und Obmann des vom Handels-Minister eingesetzten Executiv-Comité's die unmittelbare Führung der Geschäfte dieser Ausstellung übertragen. Das Executiv-Comité wurde aus Vertretern sämmtlicher im Reglement der französischen Ausstellung aufgezählten Gruppen, sohin aus Vertretern der Kunst, des Unterrichtes, der verschiedenen Industrien, des Maschinenfaches und der Rohproduction, zusammengesetzt. Das Handels-Ministerium ist in demselben durch den Referenten für das Ausstellungswesen vertreten. Das Executiv-Comité eröffnete noch im Laufe des März, die Mehrzahl der Filial- und Special-Comité's im Monate April 1877 ihre Thätigkeit.

Nach erfolgter Organisirung der Ausstellungsbehörden mussten die Bemühungen des Handels-Ministeriums zunächst dahin gerichtet sein, die durch eingehendste Vorverhandlungen spruchreif gewordene Frage betreffs des unserer Monarchie zuzuweisenden Ausstellungsraumes ihrer endgiltigen Lösung zuzuführen. Die durch das k. und k. Ministerium des Aeussern in bereitwilligster Weise vermittelten Bestrebungen in dieser

Richtung haben zu einem sehr befriedigenden Ergebnisse geführt, indem uns an Stelle eines ursprünglich zugedachten minder günstig situirten und enger begrenzten Raumes ein sehr günstig gelegener Platz in der Nähe des Jardin central und an einer der 15 Meter breiten das Gebäude quer durchschneidenden Hauptavenue überlassen und gleichzeitig eine namhafte Vergrösserung der Area zugestanden wurde. Der der Monarchie zugewiesene Raum wurde im Wege der Verhandlung mit dem k. ungarischen Handels-Ministerium in Buda-Pest nach dem Quotenverhältnisse unter die beiden Reichshälften getheilt.

Die Herstellung der äusseren Decoration des österreichisch-ungarischen Ausstellungsraumes im Sinne des französischen Projectes einer internationalen Façade ist Seitens der Regierung, nachdem eine solche Auslage weder in dem bewilligten Credite ihre Deckung gefunden, noch auch den hinsichtlich der Verwendung des Ausstellungs-Credites vom Reichsrathe gefassten Beschlüssen entsprochen hätte, abgelehnt und von einem aus Angehörigen der Monarchie in Paris gebildeten österreichisch-ungarischen Comité aus Privatmitteln übernommen worden.

Das Ergebniss der Anmeldungen, für welches der Termin mit 25. Mai 1877 ablief, war ein sehr zufriedenstellendes, ja höchst überraschendes. Die Folge hievon war, dass der der österreichischen Abtheilung zugewiesene Raum durch die bei der k. k. Central-Commission für diese Weltausstellung eingelaufenen Anmeldungen fast um das Dreifache überschritten erschien, indem zur Befriedigung der angemeldeten Aussteller sich ein Netto-Raum von 8776·703 Quadratmeter als erforderlich darstellte, während nach Abzug des unumgänglich nöthigen Bewegungsraumes nur 3036 Quadratmeter zur Verfügung standen. In Folge dessen musste einerseits von der k. k. Central-Commission eine Reduction der angemeldeten Raumansprüche durchgeführt, andererseits das Bestreben dahin gerichtet werden, eine neuerliche Erweiterung des österreichischen Ausstellungsraumes zu erwirken. Den nachhaltigen von der k. und k. diplomatischen Vertretung in Paris unterstützten Bemühungen ist es denn auch gelungen, dass der der Monarchie früher zugewiesene Raum von circa 8000 Quadratmetern brutto (oder 3036 Quadratmetern netto) auf circa 11.067 Quadratmeter im Innern des Gebäudes vermehrt und uns ausserdem im Parke eine Area zur Errichtung von Annexen anfänglich in der Ausdehnung von circa 1000 Quadratmetern, späterhin aber von circa 10.000 Quadratmetern eingeräumt wurde. In der Kunstgalerie wurde das ursprünglich bewilligte Ausmass von 791 Quadratmetern auf circa 1090 Quadratmeter erhöht.

Um den namhaften Raumbedürfnissen der österreichischen Aussteller thunlichst gerecht zu werden, wurde in dem der Monarchie zugewiesenen Parkraume die Errichtung ausgedehnter Annex-Bauten als nothwendig erkannt.

Von weiteren Verfügungen des Handels-Ministeriums in Angelegenheiten der Pariser Weltausstellung ist namentlich der zur Wahrung der österreichischen Interessen in der internationalen Jury, ferner wegen der begünstigten Zollbehandlung der Ausstellungsgüter eingeleiteten Schritte zu gedenken.

Die Regelung des Transportswesens in einer den Erfahrungen bei früheren Ausstellungen entsprechenden Weise wurde vom Executiv-Comité besorgt, welches früher schon die Entgegennahme und Classification der Anmeldungen, die definitive Entscheidung über die Annahme derselben, die Vorarbeiten für den Catalog und die auf

die Installation der Ausstellungsobjecte, die Decoration der Ausstellungsräume u. s. w. bezüglichen Arbeiten im eigenen Wirkungskreise durchführte.

Für das Handels-Ministerium ergab sich ein Gegenstand längerer und mit Rücksicht auf die bestehenden staatsrechtlichen Verhältnisse schwieriger Verhandlungen in der Organisirung der Vertretung der Monarchie in Paris. Um einerseits das einigende Band, welches beide Reichshälften umschlingt, bei diesem internationalen Feste dem Auslande gegenüber zum Ausdrucke zu bringen, und andererseits in Betreff der Behandlung der eigentlichen meritorischen Ausstellungsangelegenheiten die volle Unabhängigkeit und Selbstständigkeit zu bewahren, wurde der Schöpfung eines gemeinsamen Organismus unter dem Titel „k. u. k. österreichisch-ungarische Ausstellungs-Commission in Paris" mit der Bestimmung der Repräsentation der Monarchie nach Aussen zugestimmt, dagegen — parallel mit einem analogen Vorgange des kön. ungarischen Handels-Ministeriums — die Leitung der meritorischen Ausstellungsgeschäfte der im Reichsrathe vertretenen Länder am Ausstellungsorte einer österreichischen Local-Commission in Paris, beziehungsweise den ernannten k. k. österreichischen Ausstellungs-Commissären übertragen.

B.

Handel.

1. Innerer Handel.

Die Wirksamkeit der Handels- und Gewerbekammern und die damit im Zusammenhange stehende Thätigkeit des Handels-Ministeriums, betrafen ausser den oben erwähnten Fragen der gewerblichen Industrie auch das Gebiet des Handels.

Von einzelnen Anregungen im Interesse der Hebung des Handels und Verkehres sind zu erwähnen die Eingaben der Handelskammern von Eger, Prag, Olmütz, Innsbruck und Salzburg in Betreff der Anbringung des Stempels auf Rechnungen und beziehungsweise Strafnachsicht für irrige Anbringung desselben, — der Handelskammer in Czernowitz wegen Uebertragung der Functionen des Punzirungsgeschäftes an die Aichinspectoren, — der Handelskammer Leoben wegen Abgabe von Berg- und Pfannkern zu billigerem Preise an die Landwirthschaft.

Die Anregungen der Kammern in Czernowitz wegen Uebertragung des Punzirungswesens an die Aichinspectoren und Aichämter und der Leobener Kammer wegen Abgabe von Pfannkern zu billigeren Preisen, wurden, letztere im Einverständnisse mit dem Ackerbau-Ministerium, dem Finanz-Ministerium zur ressortmässigen Würdigung mitgetheilt, doch konnte von diesem eine Erledigung im willfahrenden Sinne nicht zugestanden werden. Insbesondere stand der Gewährung billigerer Preise für Berg- und Pfannkern die ausdrückliche Bestimmung des Gesetzes entgegen.

In Betreff der von mehreren Kammern ausgegangenen Anregungen wegen Anbringung des Stempels auf kaufmännischen Rechnungen und ausnahmsweiser Strafnachsicht in den bis Ende December 1876 vorgekommenen Irrthumsfällen bei sonst mit dem kaufmännischen Stempel versehenen Rechnungen, wurde mit dem in der

Angelegenheit competenten Finanz-Ministerium das Einvernehmen gepflogen, welches diesen Wünschen nach Thunlichkeit Rechnung trug, ohne jedoch im Hinblicke auf die Bestimmungen des Gesetzes vom 8. März 1876 (R. G. Bl. Nr. 26), dann der Ministerialverordnung vom 28. März 1854 (R. G. Bl. Nr. 70) solche Nachsichten über den 1. Mai 1876 hinaus bewilligen zu können.

Zu erwähnen ist weiters die Eingabe der Handelskammer in Olmütz, mit welcher dieselbe in eingehender Weise den Wunsch begründet, es möge eine Erläuterung des neuen Stempelgesetzes behufs Beseitigung der Unzukömmlichkeiten der Strafpraxis gegenüber ausländischen Wechseln erlassen werden. Zu diesem Einschreiten bot der Vorgang einiger mit Ueberstempelung von Wechseln betrauter Aemter Anlass, welche Wechsel beanständeten, die, auf einen inländischen Ausstellungsort lautend, mit dem Accepte eines ausländischen Acceptanten, jedoch sonst mit keiner Parteienfertigung, insbesondere nicht mit der Fertigung des Ausstellers versehen, zur Abstempelung präsentirt wurden. Hiebei wurde Seitens der Aemter als feststehend angenommen, dass das Accept im Inlande beigesetzt worden sei. Die Olmützer Kammer wies zugleich auf die den Geschäftsleuten aus dieser Praxis erwachsenden Weitläufigkeiten und die daraus sich ergebende Nothwendigkeit hin, die ausländischen Geschäftsfreunde zur Ausstellung von Accepten mit ausländischen Ausstellungsorten zu veranlassen, wodurch dem Aerar ein nicht unwesentlicher Entgang an Gebühren erwachse.

Rücksichtlich dieser Eingabe hat sich das Handels-Ministerium an das Finanz-Ministerium gewendet, welches darauf hinwies, dass die Geschäftswelt jeder Verzögerung und jeder Strafe dadurch vorbeugen könne, wenn in solchen Fällen, wo der Acceptant im Auslande sich befindet, der Wechsel in zwei Exemplaren ausgefertigt werde, wovon das eine unter Beobachtung des Schlusssatzes des §. 4 des Stempelgesetzes lediglich zur Beisetzung des Acceptes bestimmt ist, während der Gebührenpflicht durch vorschriftsmässige Stempelung des anderen Exemplares vor dessen Unterfertigung durch den Aussteller, Acceptanten oder eine andere Partei, Genüge geleistet wird. Im Sinne dieser Mittheilung wurden sämmtliche Handelskammern verständigt.

Die Eingabe der Handelskammer Leoben, mit welcher dieselbe eine Aenderung der bestehenden Vorschriften über die Vorsichtsmassregeln bei Mineralölen in dem Sinne beantragt, dass die Untersuchung des Petroleums bezüglich der Feuergefährlichkeit nicht erst in den Verkaufslokalen, sondern bei Raffinirung im Inlande in der betreffenden Fabrik selbst, vor Abgabe der Fabrikate, beim Import aber durch die betreffende Zolleingangsstation vorgenommen werde, gab Anlass, wegen der hiebei in erster Linie in Betracht zu ziehenden Interessen der öffentlichen Sicherheit, mit dem Ministerium des Innern in das Einvernehmen zu treten.

Eine Entscheidung in der Angelegenheit ist übrigens mit Schluss des Berichtsjahres noch nicht erfolgt.

Die Wiener Handels- und Gewerbekammer hatte bereits zu Ende des Jahres 1876 an das Handels-Ministerium die Anfrage über die Stempelbehandlung der an die Handels- und Gewerbekammern gerichteten Privateingaben überhaupt und der Eingaben an die drei bei der Wiener Kammer organisirten Schiedsgerichte, nämlich an das eigene Schiedsgericht, jenes für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte der Eisenbahnen und Dampfschifffahrts-Gesellschaften und jenes für das Wiener Stadtlagerhaus gerichtet.

Die Entscheidung über diese Anfrage, welche competenzmässig dem Finanz-Ministerium zusteht, wurde von diesem dahin getroffen, dass, zunächst anlangend die Privateingaben an Handelskammern, diese letzteren nach dem Gesetze vom 29. Juni 1868 (N. 85, R. G. B.) als öffentliche Behörden erscheinen und demnach auch bezüglich solcher Eingaben gleich öffentlichen Behörden zu behandeln sind. Ebenso wurde hinsichtlich der Eingaben an die drei bei der Wiener Handels- und Gewerbekammer bestehenden Schiedsgerichte die Stempelpflicht als begründet bezeichnet, da diese Schiedsgerichte theils ausschliesslich von der Kammer, theils unter ihrer Mitwirkung constituirt sind.

Banken und Börsen. In Bezug auf die in den Wirkungskreis des Handels-Ministeriums fallenden Gesetze vom 1. April 1875 (R. G. Bl. Nr. 67), betreffend die Organisirung der Börsen, und vom 4. April 1875 (R. G. Bl. Nr. 68), betreffend die Handelsmäkler oder Sensale, ist zunächst hervorzuheben, dass über Anregung der betheiligten Kreise Verhandlungen wegen Errichtung einer Frucht- und Productenbörse in Czernowitz, dann von Frucht- und Mehlbörsen in Graz und Linz eingeleitet wurden. Im Einvernehmen mit dem Finanz-Ministerium wurden die Statuten dieser Börsen für Czernowitz und Graz geprüft und die Angelegenheit der Bestellung landesfürstlicher Commissäre an beiden Börsen geregelt. Die Czernowitzer Frucht- und Productenbörse wurde bereits im Laufe des Jahres 1877 eröffnet. Die Errichtung einer Frucht- und Mehlbörse in Linz wurde im Einvernehmen mit dem Finanz-Ministerium im Principe bewilligt, jedoch waren mit Schluss des Jahres die Verhandlungen hierüber, insbesondere betreffs der Statuten, noch im Zuge.

Bei der Wiener Frucht- und Mehlbörse wurde zu Beginn des Jahres die Wahl der Disciplinarcommission für die an dieser Börse fungirenden Handelsmäkler vorgenommen.

An dieser Börse hatte man ferner begonnen, den Handel mit Schmalz und Fettwaaren einzuführen und die erzielten Preise in die Preisnotirungen der Börse aufzunehmen. Nachdem dieses Vorgehen den Statuten der Börse widersprach, musste im Einverständnisse mit dem Finanz-Ministerium die Einstellung des gedachten Handels und der Notirung der in den Gegenständen desselben erzielten Preisen angeordnet werden.

Gleichwie in früheren Jahren, fand auch im Jahre 1877 unter Intervention der Wiener Frucht- und Mehlbörse ein internationaler Saatenmarkt in Wien in Verbindung mit einer Ausstellung von einschlägigen Maschinen und Werkzeugen statt, welcher durch die Frequenz der Besucher und die Bedeutung der zum Abschlusse gelangten Geschäfte in erfreulicher Weise erkennen liess, dass mit dieser Institution nicht nur einem wirklichen Bedürfnisse der Handelswelt entsprochen wurde, sondern dass sich auch gerade Wien als vorzugsweise geeigneter Platz für die Abhaltung desselben darstelle. Es sind auch diesmal die Leiter mehrerer wichtiger Consularämter eingeladen worden, die Betheiligten auf die Abhaltung dieses Marktes aufmerksam zu machen.

Der Verein der österreichisch-ungarischen Müller und Mühleninteressenten hatte sich im Laufe des Jahres an den Vorstand der Wiener Frucht- und Mehlbörse mit dem Ansinnen gewendet, es mögen zwei von den Mitgliedern des Vereines abgeschlossene Conventionen, der an der genannten Börse constituirten Disciplinarcommission unterstellt werden, welches Ansinnen beim Handels-Ministerium zur Vorlage gelangte. Demselben konnte im Einverständnisse mit den Ministerien der Finanzen und der Justiz mit Rücksicht auf den Umstand, dass die gedachten Conventionen den Rahmen der

feststehenden Competenz des Schiedsgerichtes der Wiener Frucht- und Mehlbörse überschritten, keine Folge gegeben werden.

Eine Eingabe der Wiener Frucht- und Mehlbörse in Betreff der Abänderung der Ministerial-Verordnung vom 19. Juni 1866 (R. G. Bl. Nr. 86) über die öffentlichen Lagerhäuser hat das Handels-Ministerium veranlasst, den Gegenstand in reifliche Erwägung zu ziehen. Der Wunsch der genannten Börse, dass die gegenwärtige Modalität, wonach die Unternehmungen von öffentlichen Lagerhäusern den einlagernden Parteien bloss einen Lagerschein (Warrant) auszustellen haben, im Interesse des Verkehres dahin abgeändert werde, dass in Hinkunft das in anderen Staaten gesetzlich bestehende System der Doppellagerscheine adoptirt werde, wovon der eine Schein zur Uebertragung des Eigenthumsrechtes, der andere aber zur Verpfändung der Waare bestimmt ist, schien dem Handels-Ministerium genügende Anhaltspunkte zu bieten, um im Wege der niederösterreichischen Statthalterei sowohl die Wiener Handels- und Gewerbekammer als den Wiener Gemeinderath einzuladen, die angestrebte Modification hinsichtlich ihrer praktischen Consequenzne zu prüfen und sonach dem Handels-Ministerium das Gutachten bekannt zu geben.

Nachdem die sämmtlichen einvernommenen Organe sich im Sinne des Einschreitens der Wiener Frucht- und Mehlbörse ausgesprochen hatten, brachte das Handels-Ministerium die Abhaltung einer commissionellen Berathung bei den Ministerien der Justiz, der Finanzen und des Innern in Anregung, durch welche unter Betheiligung sämmtlicher Interessenten die Grundzüge für eine Abänderung der citirten Ministerialverordnung festgestellt werden sollen.

M a s s- u n d G e w i c h t s o r d n u n g. In Betreff der Handhabung der Mass- und Gewichtsordnung und der damit im Zusammenhang stehenden Vorschriften ist hervorzuheben, dass die Normal-Aichungscommission im abgelaufenen Jahre zwei Plenarversammlungen abgehalten hat.

Die Ergebnisse der Berathungen dieser Versammlungen wurden in eingehenden Berichten niedergelegt und fanden die Zustimmung des Handels-Ministeriums. Auf Grund dessen wurden im abgelaufenen Jahre erlassen:

Kundmachung des Handels-Ministeriums vom 14. August 1877 (R. G. Bl. Nr. 80), betreffend die Zulassung zur Aichung und Stempelung von Massen für Holzkohle und Torf, sowie für Steinkohlen, Cokes, Kalk und andere Mineralproducte.

Kundmachung des Handels-Ministeriums vom 17. September 1877 (R. G. Bl. Nr. 88), womit nachträgliche Bestimmungen zur Aichordnung und zum Aichgebührentarif vom 19. December 1872 (R. G. Bl. Nr. 171) veröffentlicht werden. Hierunter ist besonders zu bemerken die Zulassung metallener Meterstäbe für Schnittwaaren, hölzerner Flüssigkeitsmasse von 50 Liter Inhalt, womit einem Bedürfnisse der Alpenländer bezüglich der Unterbringung der Milch entsprochen wurde; von ungleicharmigen Balkenwaagen mit unveränderlichem Verhältnisse der Hebelarme und einer Verbindung von Brückenwaage und Tafelwaage.

Kundmachung des Handels-Ministeriums vom 13. Mai 1877 (R. G. Bl. Nr. 38), womit nachträgliche Bestimmungen zur Aichordnung vom 19. December 1877 (R. G. Bl. Nr. 171) veröffentlicht und insbesondere Hohlmasse aus gebogenem Holz (Spanmasse) zur Aichung und Stempelung zugelassen werden.

Im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern, der Finanzen und des Ackerbaues erging ferner eine Verordnung vom 13. August 1877 (R. G. Bl. Nr. 79), betreffend die Anwendung des Kreuzstosses bei Schlichtung des Scheitholzes.

Schliesslich ist einiger in Angelegenheiten der Mass- und Gewichtsordnung geführten Verhandlungen zu gedenken. So wurden über Anregung der Statthalterei in Prag in Betreff der Festsetzung einer einheitlichen Gewichtsmenge für den Handel mit Heu und Stroh in metrischem Gewichte die übrigen politischen Landesbehörden von den diesbezüglichen Vorschlägen in Kenntniss gesetzt und im Einvernehmen mit dem k. k. Ackerbau-Ministerium aufgefordert, diese als zweckmässig zu bezeichnende Eintheilung nach Thunlichkeit zu fördern.

Die Anfrage einer Statthalterei, nach welchen Bestimmungen Uebertretungen des Artikels XII der Mass- und Gewichtsordnung zu bestrafen seien, wurde im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern dahin beantwortet, dass diese Uebertretungen in Ermangelung einer in der Mass- und Gewichtsordnung ausgesprochenen Strafsanction auf Grund der Ministerial-Verordnung vom 30. September 1857 (R. G. Bl. Nr. 198) zu bestrafen sind.

Anlässlich des Umstandes endlich, dass vielfach Spulenzwirne mit einer Massbezeichnung, welche dem gesetzlich eingeführten Metermasse nicht entspricht, in Verschleiss gebracht werden, wurden alle Länderstellen auf Artikel V des Gesetzes vom 23. Juli 1871 (R. G. Bl. ex 1872 Nr. 16) mit dem Bemerken verwiesen, dass, wenn eine Bezeichnung der Spulenzwirne mit einem nicht metrischen Längenmasse gebraucht würde, dies gegen die Bestimmungen des obbezogenen Gesetzes verstosse.

Hausirwesen. Die Frage der Aenderung der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen über das Hausirwesen kam im Jahre 1877 durch eine Eingabe der Handels- und Gewerbe-Kammer in Linz vom 11. August 1876 und durch eine Reihe von Petitionen zur Anregung, welche aus verschiedenen Theilen der im Reichsrathe vertretenen Länder, namentlich aber aus Oberösterreich an das Abgeordnetenhaus des Reichsrathes und früher schon an den oberösterreichischen Landtag gerichtet worden waren.

Das Petitum dieser Eingaben ging dahin, dass von Seite der Regierung durchgreifende Reformen sowohl bezüglich der Ertheilung der Befugnisse zum Hausirhandel, als auch des Betriebes und der Besteuerung des letzteren — wo möglich gleichzeitig mit der Einführung einer neuen Gewerbeordnung — eingeführt und bis dahin den hiezu berufenen Organen die strengste Handhabung des Hausirpatentes vom 4. September 1852 aufgetragen werden möge.

Von der Ansicht ausgehend, dass zu den erhobenen Klagen nebst der Ungunst der Zeitverhältnisse vielleicht eine hie und da laxe Handhabung des gegenwärtigen Hausirgesetzes vom 4. September 1852 (R. G. Bl. Nr. 252) die Veranlassung gegeben haben möchte, hat das Handels-Ministerium zunächst im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen die Länderchefs unter Anführung der wichtigsten Beschwerdepunkte der eingelangten Eingaben eingeladen, dem Gegenstande ihre besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und den unterstehenden Behörden und Organen die genaue Durchführung der Bestimmungen des Hausirpatentes einzuschärfen. Ausserdem wurden dieselben aber aufgefordert, nach Einholung einschlägiger Gut-

achten der Handels- und Gewerbekammern ihres Verwaltungsgebietes auch principiell sich über die Frage zu äussern, ob bei einer eventuellen gesetzlichen Revision des Hausirpatentes vom 4. September 1852 im Sinne jener Petitionen auf thunliche Einschränkung des Hausirhandels überhaupt hinzuwirken sei, oder ob das in einzelnen Landestheilen etwa noch in höherem Masse fortbestehende Bedürfniss dieser Institution ein derartiges Vorgehen nicht räthlich erscheinen lasse.

Die abverlangten Berichte sind dem Handels-Ministerium im Laufe des Jahres 1877 zugekommen. Zufolge derselben haben sich von den einvernommenen Länderstellen drei in der Hauptsache den Zielen der Linzer Handels- und Gewerbekammer angeschlossen, elf dagegen in anderem Sinne ausgesprochen; von den Handels- und Gewerbekammern der im Reichsrathe vertretenen Länder 14 für und 14 gegen eine weitere Einschränkung des Hausirhandels erklärt. Unter den letzteren befinden sich die Kammern von Wien, Prag, Brünn und Reichenberg. In einigen Berichten wird die Aufhebung des Hausirhandels, respective des Hausirpatentes beantragt. Eine grössere Reihe von Berichten zielt darauf ab, dass die bestehenden Einrichtungen in Betreff des Hausirhandels im Wege einer gesetzlichen Revision des Hausirpatentes vom 4. September 1852 einer wesentlichen Modification und zwar im beschränkenden Sinne unterzogen werden sollen. In einer dritten Kategorie von Berichten wird der Hauptsache nach die Aufrechthaltung des Status quo beantragt und nur allenfalls die Abänderung einzelner — in Nachtragsverfügungen zum Hausirpatente enthaltener — Bestimmungen oder aber der auf die Besteuerung der Hausirer Bezug nehmenden Normen im Verordnungswege als angemessen erklärt. Eine vierte Reihe von Berichten endlich will wieder eine gesetzliche Abänderung der Bestimmungen des Hausirpatentes, jedoch in dem Sinne, dass der Hausirhandel nicht nur nicht weiter als dies nach dem Hausirpatente ohnehin der Fall sei, eingeschränkt, sondern vielmehr durch Wegschaffung aller Hindernisse unterstützt werden solle.

Das Handels-Ministerium hat aus diesen Berichten und anderweitigen gesammelten Materialien entnommen, dass nach Lage der Verhältnisse nicht nur die Tendenzen der Linzer Handels- und Gewerbekammer für die gesetzliche Regelung des Hausirwesens in Oesterreich nicht bestimmend sein können, sondern dass im gegenwärtigen Zeitpunkte bei den vielgestaltigen und völlig contrastirenden Bedürfnissen der im Reichsrathe vertretenen Länder überhaupt keine wie immer geartete Abänderung der gesetzlichen Basis für das Hausirwesen allgemeine Befriedigung schaffen könnte, dass vielmehr das bestehende Hausirpatent im grossen Ganzen den durchschnittlichen Bedürfnissen der im Reichsrathe vertretenen Länder immer noch verhältnissmässig am meisten entsprechend ist und mit Hilfe von Durchführungsbestimmungen, welche den speciellen Bedürfnissen der einzelnen Länder angepasst würden, noch durch eine Reihe von Jahren brauchbar sein dürfte.

Das Abgeordnetenhaus des Reichsrathes hat über den Bericht des zur Prüfung der eingelangten, den Hausirhandel betreffenden Petitionen eingesetzten Specialausschusses in der Sitzung vom 2. Juli 1877 eine Resolution gefasst, wonach die eingelangten Petitionen der Regierung zur eingehendsten Würdigung mit der Aufforderung zugewiesen worden sind, die seit der gesetzlichen Wirksamkeit des Hausirpatentes vom 4. September 1852 erlassenen Durchführungs- und Nachtrags-Verordnungen einer

sorgfältigen Revision zu unterziehen und dieselben, insoferne dadurch gegründeter Anlass zu den in den Petitionen vorgebrachten Beschwerden gegeben erscheint, aufzuheben, überhaupt aber die unterstehenden Behörden zur strengen Handhabung des Hausirpatentes in allen seinen Bestimmungen und namentlich in Bezug auf die Ertheilung der Hausirbefugnisse zu verhalten.

In zweiter Linie wurde die Regierung aufgefordert, mit Rücksicht auf das gewonnene Materiale zu prüfen, ob es nicht angemessen erscheine, durch ein neues Hausirgesetz den Hausirhandel in einer den veränderten Verkehrsverhältnissen angemessenen Weise zu regeln, wobei insbesondere die Frage in Erwägung zu ziehen wäre, ob der Hausirhandel in der Ausübung nicht auf einzelne Länder beschränkt, und ob und inwieferne derselbe in Bezug auf die Besteuerung dem concurrirenden Kleingeschäfte gleichgestellt werden soll.

2. Zoll- und Handels-Bündniss mit Ungarn. — Aeusserer Handel.

Die Instructionen für die Vertreter der k. und k. Regierungen bei den Verhandlungen zum Zwecke des Abschlusses des neuen Handels-Vertrages mit dem deutschen Reiche wurden in den ersten Monaten des Jahres 1877 definitiv festgestellt und begannen diese Verhandlungen am 15. April zu Wien. Dieselben schritten langsam vorwärts und hatten vorläufig nur die im Vertragstexte selbst aufzunehmenden Grundsätze der Behandlung des beiderseitigen Verkehres zum Gegenstande. Sie wurden zuerst im Mai für längere Zeit unterbrochen, weil die Vertreter der deutschen Reichs-Regierung nach Berlin zurückkehrten, um daselbst die österreichisch-ungarischen Tarifpropositionen zu studiren und hierüber Instructionen einzuholen. Am 5. August wurden hierauf die Verhandlungen wieder aufgenommen. Dieselben gestalteten sich jedoch abermals sehr schwierig.

Wenn auch eine formelle Vereinbarung in keinem Punkte zu Stande kam, so war denn doch nicht zu verkennen, dass die Anschauungen über die in den Vertragstext aufzunehmenden Bestimmungen, das Zollcartell und über die Controlsmassregeln für das auch weiter aufrecht zu haltende Appreturverfahren sich so weit näherten, dass erhebliche Differenzen in dieser Richtung nicht weiter zu besorgen waren. Dagegen unterlag es keinem Zweifel, dass die von österreichisch-ungarischer Seite proponirte Viehseuchen-Convention von deutscher Seite abgelehnt werde, und gelang es auch durch die fortgesetzten Verhandlungen nicht, die Möglichkeit einer Verständigung über die beiderseitigen Tarifsätze klar zu überblicken.

Von österreichisch-ungarischer Seite wurden einige Anforderungen in Bezug auf die Ermässigung der Sätze des deutschen Zolltarifes, namentlich für Glas und Thonwaaren gestellt und dabei die Reciprocität angeboten.

Besonderer Werth wurde auf den freien Eingang der Rohproducte und auf die Aufrechterhaltung des Status quo im zollfreien Rohleinenverkehre mit Deutschland gelegt und schliesslich daran festgehalten, dass in jenen Zollpositionen, für welche österreichisch-ungarischerseits Ermässigungen gegenüber dem autonomen Zolltarife zugestanden werden, auch Deutschland sich binde. Bestimmte Erklärungen über diese Anforderungen wurden im Laufe der Verhandlungen von Seite der deutschen Commissarien nicht abgegeben.

Noch schwieriger war es, eine Einigung über die Zollpositionen des österreichisch-ungarischen Tarifes zu erzielen. Während von österreichisch-ungarischer Seite der zwischen den beiden Reichshälften vereinbarte Zolltarif als eine in der Wesenheit feste Basis für die Verhandlungen mit Deutschland angenommen und einschneidende Aenderungen desselben nicht als zulässig betrachtet wurden, zumal durch die veränderte Classification dieses Tarifes in vielen Waarengattungen bereits namhafte Verschiebungen der Zollsätze nach abwärts eingetreten waren und gewisse Zollerhöhungen mit Rücksicht auf die seither gemachten Erfahrungen unerlässlich schienen, wurde deutscherseits davon ausgegangen, dass die Zollsätze des Vertrages von 1868 in der Regel nicht zu überschreiten seien und dass bei einzelnen für Deutschland wichtigen Export-Artikeln, namentlich für Eisen eine beträchtliche Herabsetzung der Sätze von 1868 anzustreben sei.

Im Laufe der Verhandlungen wurden wohl manche Annäherungen in den beiderseitigen Anschauungen erzielt und erhebliche Ermässigungen rücksichtlich der Zollsätze des neuen österreichisch-ungarischen Tarifes zugestanden, namentlich für Getreide, Vieh, Käse, Butter, Wollenwaaren, Seidenwaaren, Leder, Holz- und Glaswaaren, grobe Eisengusswaaren, musikalische Instrumente und Chemikalien, welch' letztere bereits durch den autonomen Tarif einer durchgreifenden Ermässigung unterzogen wurden.

Es schien jedoch, dass diese Zollermässigungen den Anforderungen der deutschen Delegirten nicht genügten, und da mit Ende September noch immer eine bestimmte Erklärung über das letzte Mass der Forderungen Deutschlands an den österreichisch ungarischen Tarif fehlte, und ebenso über die von deutscher Seite zu gewärtigenden Concessionen rücksichtlich der Zollfreiheit für Rohleinwand, der Zollermässigungen von Glas u. s. w. vollständige Ungewissheit herrschte, da ferner die Herstellung der inneren staatsrechtlichen Ordnung zwischen den beiden Reichshälften das baldigste Perfectwerden des Zolltarifes dringend nothwendig erscheinen liess, so fasste schliesslich die österreichisch-ungarische Regierung am 7. October alles dasjenige zusammen, was sie ihrerseits concediren zu können glaubte, und stellte das Begehren, dass nunmehr die deutsche Regierung sich über die Annahme dieser Propositionen und über die eigenen letzten Anforderungen bestimmt erkläre.

Am 22. October erklärten hierauf die deutschen Commissäre, dass die deutsche Regierung die Verantwortlichkeit für einen Vertrag nicht übernehmen könne, welcher wesentliche Verschlechterungen ihrer Stellung gegen den Vertrag von 1868 enthalte; solche Verschlechterungen würden für sie daraus hervorgehen, dass ihren Anträgen zum Theile nicht, zum Theile nur in geringfügigem Umfange entsprochen wurde, während andererseits für Deutschland unannehmbare Forderungen aufrecht erhalten wurden. Die deutsche Regierung sehe sich hiernach nicht in der Lage, die Propositionen der österreichisch-ungarischen Regierung als geeignete Grundlage zum Abschlusse eines neuen Handelsvertrages anzuerkennen.

Auf das Detail der Differenzen wurde von deutscher Seite nicht weiter eingegangen und die Verhandlungen selben Tages abgebrochen.

Da hienach eine Einigung bezüglich des Zoll- und Handelsvertrages mit Deutschland im gegenwärtigen Zeitpunkte wenigstens als eine Unmöglichkeit erschien, musste die Regierung auf ihren Wunsch, gleichzeitig mit dem von ihr angenommenen Entwurfe

eines allgemeinen Zolltarifes jenen Vertrag der legislativen Behandlung zuzuführen, verzichten, denn so grossen Werth sie auf die Erhaltung und angemessene Entwicklung der Verkehrsbeziehungen Oesterreich-Ungarns mit den deutschen Nachbarstaaten legt, so wenig konnte sie andererseits, ohne noch wichtigere Interessen zu gefährden, auf die endgiltige Feststellung der Grundlagen ihrer Handelspolitik jetzt verzichten oder eine ihrer Ueberzeugung nach unseren Bedürfnissen nicht entsprechende Basis acceptiren. Bei dieser Sachlage und nachdem auch der Antrag der österreichisch - ungarischen Regierung an Deutschland, einen Meistbegünstigungs-Vertrag mit der gegenseitigen Garantie des zollfreien Verkehres in den wichtigsten Rohproducten, sowie mit Aufrechthaltung des Appreturverkehres einschliesslich der Leinenverkehrs-Erleichterungen und des Zollcartels abzuschliessen, abgelehnt worden war, trat für sie die Nothwendigkeit ein, den von der österreichisch-ungarischen Zoll- und Handels-Conferenz ausgearbeiteten und von den beiderseitigen Regierungen genehmigten allgemeinen Zolltarif allein dem Reichsrathe zur legislativen Behandlung vorzulegen. Die Verhandlungen hierüber im Schosse der Legislative waren mit Ende 1877 noch nicht zum Abschlusse gelangt.

Da desgleichen auch die Verhandlungen über die übrigen den österreichisch-ungarischen Ausgleich betreffenden Gegenstände im genannten Zeitpunkte nicht zu Ende geführt waren, wurde mit dem Gesetze vom 20. December 1877 (R. G. Bl. Nr. 104) die Wirksamkeit des Gesetzes vom 24. December 1867 (R. G. Bl. Nr. 4 ex 1868), betreffend das österreichisch-ungarische Zoll- und Handelsbündniss, gleichzeitig mit jener der übrigen den gegenwärtigen Ausgleich mit Ungarn betreffenden Gesetze bis Ende März 1878 verlängert. Zugleich wurde die Regierung ermächtigt, den Status quo der Zollgesetzgebung zu Ende des Jahres 1877 noch durch ein halbes Jahr, d. i. bis Ende Juni 1878 aufrecht zu erhalten und zu diesem Behufe die Zoll- und Handelsverträge mit Deutschland, Frankreich und Italien bis zu diesem Termine zu erstrecken.

Auf Grund dieses Gesetzes wurde nun auch durch Vereinbarungen mit den Regierungen des deutschen Reiches und Frankreichs die Giltigkeit der bezüglichen Verträge vom 9. März 1868 und vom 11. December 1866 bis zum 30. Juni 1878 verlängert und diese Massregel mittelst Kundmachung vom 22. December 1877 im R. G. Bl. (Nr. 115) publicirt.

Was hingegen den Vertrag mit Italien betrifft, so wurde derselbe vorläufig nur bis Ende März 1878 erstreckt, da Italien in Folge seiner Abmachungen mit Frankreich es als unthunlich bezeichnete, einer weitergehenden Verlängerung zuzustimmen. Die Wiederaufnahme der Verhandlungen bezüglich des Abschlusses eines neuen Vertrages mit diesem Staate wurde vorbereitet.

Der am 5. December 1876 mit Grossbritannien abgeschlossene Vertrag, wonach sich die beiden vertragschliessenden Staaten die Rechte gleich der meistbegünstigten Nation auf die Dauer eines Jahres zugesichert hatten, wurde mit der Declaration vom 26. November 1877 (R. G. Bl. Nr. 117) auf unbestimmte Zeit mit dem Vorbehalte jederzeitiger Kündbarkeit und der Giltigkeitsdauer von einem Jahre nach der Kündigung erneuert.

Die spanische Regierung hat im August 1877 Zollerhöhungen ins Leben treten lassen, welche gegen unseren Handels- und Schifffahrts-Vertrag mit Spanien vom

24. März 1870 (R. G. Bl. Nr. 139 ex 1871) insoferne verstossen, als uns in diesem Vertrage das Recht auf weitere Zollermässigungen und jedenfalls auf die Fortdauer der zur Zeit seines Abschlusses bestandenen spanischen Zölle eingeräumt ist. Da es nicht möglich war, Spanien von den projectirten Zolltarif-Aenderungen abzubringen, so war die österreichisch-ungarische Regierung darauf bedacht, die für unseren Export nachtheiligsten Zollerhöhungen abzuwenden und weiters auch Zollermässigungen für gewisse Artikel, in welchen wir auf dem spanischen Markte concurriren, durchzusetzen, wogegen wir uns anheischig machten, auf die vertragsmässige Einsprache rücksichtlich der übrigen, uns minder berührenden Waarengattungen zu verzichten und überhaupt das Vertragsverhältniss zu Spanien auf dem Fusse der blossen Meistbegünstigung neu zu regeln. Es gelang dies in bemerkenswerthem Grade, und zwar zunächst insoferne, als die von der spanischen Regierung eingeführten Zollzuschläge auf die österreichisch-ungarischen Provenienzen nicht angewendet wurden, wogegen sie die Provenienzen jener Länder, wie Frankreich, England u. s. w. trafen, welchen Spanien das Recht der Meistbegünstigung nicht zugestand, welche differentielle Behandlung unserem Exporte einen fühlbaren, wenn auch wohl nur vorübergehenden Vorsprung gewährte. Die Nothwendigkeit, zu diesem Behufe die österreichisch-ungarische Provenienz durch Ursprungszeugnisse zu sichern, führte zu verschiedenen Vereinbarungen mit der spanischen Regierung rücksichtlich der Competenz der Consulate, der Zollbehörden und der Handelskammern zur Ausstellung der Ursprungscertificate und der hiefür zu entrichtenden Gebühren und es gelang auch hier, allen billigen Anforderungen unseres Exportes Gehör zu verschaffen. Ausserdem wurden von Spanien mehrfache Zollermässigungen durchgeführt und weiters die dauernde Beseitigung der Zuschläge und der Zollerhöhungen für gewisse Specialitäten unseres Exportes, sowie die Zulassung der Cabotage zwischen einigen bestimmten Häfen Spaniens durch unsere Lloydschiffe in Aussicht gestellt.

Die Verhandlungen hierüber waren mit Ende 1877 noch nicht abgeschlossen, liessen aber ein ziemlich günstiges Resultat erhoffen. Eine deutsche Uebersetzung des neuen spanischen Zolltarifs wurde auf Veranlassung des Handels-Ministeriums in Druck gelegt und im Buchhandel veröffentlicht.

Der von der *Commission mixte* im Sinne des Artikels IX der Handels-Convention mit Rumänien vom 22. Juni 1875 (R. G. Bl. Nr. 78 ex 1876) ausgearbeitete rumänische Zolltarif wurde während des ganzen Jahres 1877 nicht in Wirksamkeit gesetzt, sondern es wurde während dieser Zeit, insoweit nicht durch den der genannten Convention beigefügten Tarif *B* die Verzollung nach dem Gewichte angeordnet und geregelt ist, in Rumänien mit der Verzollung nach dem Werthe fortgefahren. Erst gegen Ende des Jahres 1877 wurde der vereinbarte Conventional-Tarif in rumänischer Sprache officiell mit der Bestimmung kundgemacht, dass derselbe mit 1. Januar 1878 alten Styls in Wirksamkeit zu treten habe.

Die Anwendung der Convention gab auch im verflossenen Jahre zu mehrfachen Reclamationen Anlass, welche nach häufig schwierigen Verhandlungen die Entscheidung im Sinne unserer Wünsche erhielten.

Die bereits im vorjährigen Geschäftsberichte erwähnte Reclamation gegen die Verfügung der rumänischen Regierung, dass die österreichischen Spediteure in Itzkany,

welche bei dem dortigen Zollamte Waaren zur Verzollung bringen, sich über die erfolgte Bezahlung der in Rumänien vorgeschriebenen Patentsteuer auszuweisen hätten, wurde in unserem Sinne definitiv erledigt, indem die erwähnte Verfügung, nachdem sie ohnehin praktisch nie zur Ausführung gelangt war, aufgehoben wurde.

Die rumänische Finanz-Verwaltung vertrat die Ansicht, dass unter die Post 13 des Conventional-Tarifs *B* sämmtliche Glaswaaren fallen, bei welchen nicht ausser dem Glase noch andere Materialien verwendet sind, indem sie behauptete, dass jede Glaswaare „*moulé*" sein müsse. Anlässlich eines speciellen Falles, in welchem ganz ordinäre Glaswaaren bei der Einfuhr nach Rumänien nach dem Tarif *B* zollämtlich behandelt worden waren, wurde gegen die diesem Tarife rumänischerseits gegebene Auslegung remonstrirt und hervorgehoben, dass dieselbe auch von den rumänischen Delegirten der *Commission mixte* aufgegeben worden sei und dass jene Glasgattungen (darunter insbesondere die gemeinen), für welche letztere, als nicht unter den Tarif *B* fallend, besondere specifische Zollsätze fixirt seien, bis zur Activirung des vereinbarten Conventional-Tarifes mit 7% vom Werthe in Verzollung zu nehmen sind. Nach längeren Verhandlungen gelang es, unserer Anschauung bei der rumänischen Regierung Geltung zu verschaffen.

In dem Artikel IX unserer Convention mit Rumänien sind als Waaren, für welche die conventionellen Tarifbestimmungen zu gelten haben, solche bezeichnet, die österreichischer oder ungarischer Provenienz *(provenance)* oder Fabrication *(manufacture)* sind. Die rumänische Regierung wollte nun das erstere Wort „*provenance*" in dem Sinne deuten, dass unter diesen Waaren nur jene zu verstehen seien, welche österreichische Producte sind, ein Sinn, welcher in den neueren Verträgen nur dem Worte „*origine*" (Ursprung) gegeben wird. Sie wollte demnach alle jene Handelsartikel, welche notorisch keine österreichischen Erzeugnisse sein können, wie Colonialwaaren, gewisse Südfrüchte u. s. w. von vornherein von den Bestimmungen der Convention ausschliessen. Auch verlangte dieselbe, obwohl im Artikel XIII der Convention bestimmt ist, dass jene Artikel, für welche Ursprungs-Certificate verlangt werden können, durch gemeinsame Vereinbarung festzustellen seien, ohne dass eine solche getroffen worden wäre, in zahlreichen Fällen die Beibringung von solchen Zeugnissen. Diesem Begehren sowie der erwähnten Interpretation des Wortes „*provenance*" wurde unsererseits mit aller Entschiedenheit entgegengetreten und erklärt, dass solange ein Einverständniss der beiden Regierungen über die Vorlage von Ursprungs-Certificaten nicht erzielt ist, rumänischerseits keine solchen verlangt werden können; ferner, dass das Wort „*provenance*" sich auf alle Waaren beziehe, welche aus irgend einem Gebiete der österreichisch-ungarischen Monarchie nach Rumänien exportirt werden, ohne Unterschied, ob die Waaren dortselbst producirt wurden oder, von irgend einem fremden Staate herstammend, aus Oesterreich-Ungarn nach Rumänien gehen, ausgenommen wenn sie in letzterem Falle das österreichische oder ungarische Zollgebiet im gebundenen Verkehre lediglich transitiren. Nach längeren diesfälligen Discussionen accommodirte sich die rumänische Regierung unserer Auslegung des Ausdruckes „*provenance*".

Obwohl in Ausführung der Artikel I und IV der Handels-Convention den Israeliten österreichischer oder ungarischer Nationalität das Recht auf Erwerbung städtischer Liegenschaften in Rumänien zukommt, so konnte doch dieses Recht in der Praxis der dortigen Gerichte lange Zeit nicht zur vollen Anerkennung gelangen, indem wiederholt

Fälle vorkamen, in welchen die Letzteren die grundbücherliche Eintragung derartiger Eigenthums-Erwerbungen unter verschiedenen juristischen Vorwänden verweigerten. Die mehrseitigen Beschwerden, welche der Regierung in dieser Beziehung zugekommen sind, haben Anlass geboten, hierüber bei der rumänischen Regierung eindringliche Vorstellungen zu erheben, welche zu dem Ergebnisse geführt haben, dass der fürstliche Ministerrath das unbestreitbare Recht allen österreichischen und ungarischen Staatsangehörigen ohne jeglichen Unterschied auf Erwerb städtischen Grundbesitzes aufs Neue in der ausdrücklichsten Weise anerkannt und den fürstlichen Justizminister beauftragt hat, durch geeignete Instruirung der Tribunale jede Beeinträchtigung dieses Rechtes hintanzuhalten. Um übrigens jeden Zweifel über diese gleiche Berechtigung der indigenen Israeliten zu heheben, wurde der Justizminister gleichzeitig ermächtigt, dem gesetzgebenden Körper einen Gesetzentwurf vorzulegen, durch welchen das erwähnte Recht allen in Rumänien ansässigen Israeliten ohne Unterschied, daher auch den „indigenen" ausdrücklich eingeräumt wird.

Die rumänische Regierung beabsichtigte auf Grund des Artikels III der Convention, wonach unsere Staatsangehörigen weder persönlich noch in Bezug auf ihre beweglichen oder unbeweglichen Güter zu anderen Verpflichtungen, Beschränkungen, Taxen oder Abgaben verhalten worden können als jenen, welchen die rumänischen Staatsangehörigen unterworfen sind, die in Rumänien domicilirenden österreichischen und ungarischen Nationalen gleich den eigenen Unterthanen mit der Personal- (Kopf)-Steuer zu belasten. Nachdem jedoch diese Steuer von den übrigen dort ansässigen Ausländern nicht entrichtet wurde, musste die rumänische Regierung in Folge unserer Berufung auf das uns zustehende Recht auf Behandlung gleich der meistbegünstigten Nation ihren Plan fallen lassen. Freilich entgingen unsere Staatsangehörigen dessenungeachtet einer höheren Belastung in Rumänien nicht, welche dadurch herbeigeführt wurde, dass die erwähnte Personalsteuer von jährlich 13 Francs 33 Centimes und die von allen in Rumänien Domicilirenden entrichtete Chausséesteuer von jährlich 4 Francs 44 Centimes aufgehoben und an deren Stelle eine von allen Einwohnern Rumäniens ohne Unterschied der Staatsangehörigkeit in der Regel vom 21. Lebensjahre an zu zahlende Jahrestaxe von 18 Francs als *„Contribution pour les voies et communications"* eingeführt wurde. Da diese Abgabe alle Ausländer gleichmässig trifft, konnte gegen dieselbe unsererseits nicht Einsprache erhoben werden.

Die rumänische Regierung hatte den Wunsch geäussert, dass Differenzen zwischen den rumänischen Zollämtern und den Parteien, welche sich nicht auf den Werth der Waaren, sondern in irgend einer Weise auf Gattung und Qualität der nach dem Gewichte zu verzollenden Waaren beziehen, nach §. 89 des rumänischen Douanengesetzes der im fürstlichen Finanz-Ministerium eingesetzten Special-Commission von Sachverständigen zur Entscheidung überlassen werden. Da sich die in den Artikeln XVI und XVII unserer Convention mit Rumänien niedergelegten Bestimmungen nur auf die Differenzen bei der Verzollung nach dem Werthe beziehen und die Convention keine Anordnung über die Streitigkeiten bei der Verzollung nach dem Gewichte enthält, konnte unsererseits gegen obigen Wunsch im Principe keine Einwendung erhoben werden. Es wurde demnach hierseits acceptirt und den diesseitigen Handels- und Gewerbekammern zur Verständigung der Handelswelt bekannt gegeben, dass bei jedem

Streitfalle zwischen einem rumänischen Zollamte und einer Partei hinsichtlich der Art und Beschaffenheit einer Waare, ein Ansuchen um Vornahme der betreffenden Expertise seitens des durch das Zollamt sich verletzt erachtenden Geschäftsmannes bei eben diesem Amte schriftlich einzubringen sei, welches Amt verpflichtet ist, dieses Ansuchen binnen 24 Stunden dem Finanz-Ministerium zur weiteren Amtshandlung, beziehungsweise Entscheidung durch das Experten-Comité vorzulegen. Es wurde jedoch bei Annahme dieser Verfügung ausdrücklich die von der fürstlichen Regierung als berechtigt anerkannte Reserve gemacht, dass die Entscheidungen der Experten-Commission, obgleich sie dem rumänischen Zollgesetze zufolge von keiner Verwaltungs- und Gerichts-Instanz angefochten werden können, unseren Staatsangehörigen keineswegs das Recht benehmen, gegen den Spruch der Experten auf diplomatischem Wege mit Inanspruchnahme der Consular-Vertretung bei der rumänischen Regierung zu reclamiren.

Die Beschlagnahme von Eigenthum österreichisch-ungarischer Staatsangehöriger durch rumänische Civil- und Militärbehörden zu Kriegszwecken hat den Anlass zu mehrfachen Beschwerden gegeben. Die k. und k. Regierung hat in Folge dessen die österreichisch-ungarischen Consularbehörden dortselbst angewiesen, alle derartigen Beschwerden zu untersuchen und, wenn dieselben begründet sind, gegenüber der rumänischen Regierung mit aller Kraft zu vertreten und für den zugefügten Schaden vollen Ersatz zu verlangen.

Die schwierige finanzielle Lage, Serbiens liess innerhalb der dortigen Volksvertretung den Plan auftauchen, ohne Rücksicht auf die bestehenden Verträge der Türkei, welche auch für Serbien massgebend sind, durch Erhöhung der Zölle, Erhöhung, respective Neueinführung von Regaltaxen, Unterwerfung der Kaufleute aller Nationen unter die Patentsteuer etc. den Verlegenheiten abzuhelfen. Angesichts dieser Absichten hat das Handels-Ministerium im Einvernehmen mit den Ministerien des Aeussern und der Finanzen die Repressiv-Massregeln in Erwägung gezogen und festgestellt, welche zu treffen wären, wenn serbischerseits zur Ausführung obiger Absichten geschritten werden sollte. Bis zu Ende der Berichtsperiode wurde jedoch hiezu kein Anlass geboten.

Bei Beginn des zwischen Russland und der Türkei ausgebrochenen Krieges wurde seitens der Regierung die Frage erörtert, ob nicht, wie im Jahre 1870, ein Verbot der Aus- und Durchfuhr von Waffen, Waffenbestandtheilen, Munition und Munitionsgegenständen aller Art erlassen werden solle. Es wurde jedoch von der Erlassung eines solchen allgemeinen Verbotes Umgang genommen, da dringende Motive für eine derartige Massregel vorläufig nicht vorlagen und es im Interesse unserer Industrie und unseres Handels ungezeigt erschien, keine solche Beschränkung ohne dringende Nothwendigkeit eintreten zu lassen. Es wurde befunden, dass die in den vorhergehenden Jahren angeordneten Beschränkungen in der Ertheilung von Waffen- und Munitions-Geleitscheinen für Transporte nach den aufständischen türkischen Provinzen genügten. Obwohl die ungarische Regierung sich anfänglich für den sofortigen Erlass eines Waffenausfuhr-Verbotes ausgesprochen hatte, stimmte sie nachträglich dem von der diesseitigen Regierung gewünschten Aufschube dieses Verbotes bis zum Eintritte dringenderer Motive zu, zumal sich auch das Ministerium des Aeussern und das Reichs-Kriegsministerium hiemit einverstanden erklärt hatten. Um jedoch die bezüglich des

Waffen- und Munitionshandels bestehenden Vorschriften so zu handhaben, dass die neutrale Haltung der österreichisch-ungarischen Monarchie gegenüber den kriegführenden Staaten in keiner Weise verletzt werde, wurde von der k. k. Regierung unterm 21. Mai 1877 die Verfügung getroffen, dass bis auf Weiteres keine Bewilligungen zum Bezuge (Ein-, Aus- oder Durchfuhr) von Waffen, Waffenbestandtheilen, Munition und Munitionsgegenstände ohne vorausgegangene Ermächtigung des Ministeriums des Innern ertheilt werden dürfe. Die Landesstellen wurden angewiesen, Gesuche um solche Bewilligungen unter genauer Angabe der Provenienz, der Ein- und Ausbruchstation, der Gattung, des Quantums, sowie der Bestimmung des Materiales, ferner unter Meinungsäusserung über die Rücksichtswürdigkeit des Gesuchstellers dem Ministerium des Innern zur Entscheidung vorzulegen.

Da jedoch dieser Verfügung seitens einiger Unterbehörden eine viel zu ausgedehnte Auslegung gegeben wurde, so erging an sämmtliche Finanz-Landesbehörden unterm 11. Juni die Weisung, dass unter Munition und Munitionsgegenstände nur die im §. 5 der Verordnung vom 5. Februar 1860 (R. G. Bl. Nr. 12) angeführten Gegenstände, nämlich: Schiess- und Sprengpulver, Schiessbaumwolle, ähnliche explodirende Stoffe, die zum Sprengen und Zünden vorbereiteten Hohlkugeln und derlei Projectile, dann laut Verordnung vom 20. August 1857 (R. G. Bl. Nr. 159 ex 1857) die Kapseln, Lefaucheux-Patronen, Flobert-Zündkapseln u. dgl. im Verkehre vorkommende Patronen und Kapseln, welche alle Bestandtheile der Kupferzündhütchen und manchmal auch Kugeln und Schrot enthalten, zu verstehen sind, dass demnach alle anderen, nicht unter Munition zu zählenden Gegenstände, als: Kalisalpeter, Schwefel, Blei (roh und gegossen) und Eisen nach wie vor bei ihrer Versendung keines Begleitscheines bedürfen und ungehindert passiren können.

Gleichzeitig wurde die Giltigkeit der oberwähnten Verfügung vom 21. Mai 1877, betreffend die Ertheilung der Geleitscheine durch das Ministerium des Innern, auf die Aus- und Durchfuhr beschränkt, bezüglich der Einfuhr der Waffen und Munition aber der frühere status quo wieder hergestellt.

Die türkischen Behörden in Bosnien und Bulgarien beabsichtigten die daselbst domicilirenden österreichischen und ungarischen Staatsangehörigen der Kriegscontribution, der Erwerbsteuer, der Vorspannleistung und einer doppelten Schafsteuer zu unterwerfen. In Folge Intervention der k. und k. Botschaft in Konstantinopel unterblieb dies bezüglich der Kriegscontribution und der Erwerbsteuer. Was jedoch die zwei anderen Leistungen anlangt, so wurde nach gepflogenem Einvernehmen mit dem Handels-Ministerium zugegeben, dass die Vorspannleistung gegen volle Entschädigung des Leistungspflichtigen, die doppelte Schafsteuer aber unbedingt gefordert werden könne. Letzteres hat seinen Grund darin, dass die die Rechtsverhältnisse der österreichisch-ungarischen Schafzüchter (sogenannte Mokanen) in Bulgarien regelnde Convention zwischen Oesterreich und der Türkei vom 7. Februar 1855 in Folge Kündigung seitens der Türkei seit dem Jahre 1865 erloschen ist und seitber unsere Mokanen in der Türkei den dortigen Staatsangehörigen gleichgestellt sind. Erstere zahlten demnach bisher gleich den Letzteren die einfache für den Besitz von Schafen zu entrichtende Abgabe, und es konnte daher gegen die nun eingeführte doppelte diesfällige

Besteuerung unserer Angehörigen kein wirksamer Einwand erhoben werden, da sie dieselben in gleichem Masse wie die türkischen Unterthanen traf.

Die in Folge des russisch-türkischen Krieges eingetretene Sperrung der unteren Donau hat dem Handels-Ministerium mehrfach Anlass zur Intervention behufs Wahrung unserer Schifffahrts-Interessen gegeben. Als Ende April dem Handels-Ministerium die Mittheilung zugekommen war, dass auf Befehl des russischen Höchstcommandirenden der Schiffsverkehr auf der unteren Donau untersagt und den Dampfern nur eine ganz kurze Frist gewährt wurde, binnen welcher sie das genannte Flussgebiet zu verlassen hätten, hat dasselbe nicht ermangelt, sofort die Aufmerksamkeit des Ministeriums des Aeussern auf den Widerspruch zwischen dieser Massregel und den Bestimmungen des Artikel 15 des von Russland mitunterzeichneten Pariser Tractates vom 30. März 1856 (R. G. Bl. Nr. 62) zu lenken, wodurch sich die Signatarmächte verpflichtet haben, die freie Schifffahrt auf der Donau und ihren Mündungen keinem Hemmnisse zu unterwerfen, welches nicht durch die Vertragsbestimmungen selbst ausdrücklich vorgesehen wäre, und auch die für die Sicherheit der durch diesen Fluss getrennten oder durchschnittenen Staaten zu erlassenden Polizei- und Quarantaine-Vorschriften so abzufassen, dass die freie Bewegung der Schiffe soweit als möglich begünstiget werde. Nachdem jedoch das Flussgebiet der Donau nicht neutralisirt ist, sondern die Grundsätze der Neutralität vertragsmässig nur auf die von der europäischen Donau-Commission geschaffenen Werke, sowie auf deren technisches und administratives Personale Anwendung finden, konnte die Einbeziehung der Flussufer in die militärischen Operationen der kriegführenden Mächte und daher die Hemmnisse und sonstigen Schädigungen der Schifffahrt, insoweit dieselben eine natürliche Folge jener Operationen sind, vom Standpunkte der Verträge nicht verhindert werden. Es konnte somit seitens der k. und k. Regierung von den kriegführenden Parteien zunächst nur die stricte Beobachtung jener Rücksichten gefordert werden, die in den internationalen Abmachungen zum Schutze der neutralisirten Personen, Objecte und Einrichtungen der europäischen Donau-Commission begründet erschienen.

Zur Sicherstellung des vertragsmässigen Rechtes der freien Schifffahrt auf der Donau konnte lediglich an die Kriegführenden das Verlangen gestellt werden, dass der freien Schifffahrt von dem Momente an keinerlei Hinderniss in den Weg gelegt werde, in welchem die Kriegsoperationen längs des Stromes irgend welche ausserordentliche Vorkehrungen nicht mehr gebieterisch erheischen, ferner dass sich diese Hindernisse nicht weiter erstrecken als sie eine nothwendige und unmittelbare Folge dieser Vorkehrungen sind und endlich dass alle diese Hindernisse seinerzeit vollständig beseitiget worden. Es wurde sohin seitens der k. und k. Regierung an beide kriegführende Mächte das Begehren nach Abgabe von bündigen Erklärungen und Zusagen im Sinne des Vorstehenden gestellt. Russischerseits wurde sofort nach erhaltener Kenntniss von dem diesseitigen Verlangen demselben entsprochen und eine formelle Erklärung abgegeben, dass die russische Regierung die Unterbrechung der Donau-Dampfschifffahrt nur als einen durch die Kriegsereignisse unvermeidlich herbeigeführten temporären Incidenzfall ansehe, welcher dem Principe der freien Schifffahrt auf der Donau für die Zukunft in keiner Weise präjudicire; ferner dass russischerseits alles Mögliche werde vorgekehrt werden, um die der Schifffahrt bereiteten momentanen Hindernisse sowohl was ihre

Ausdehnung als auch was ihre Dauer anlangt, auf die von den Kriegsoperationen gebotenen engsten Grenzen zu beschränken, und endlich dass die kaiserlich russische Regierung sich verpflichte, sich mit der österreichisch-ungarischen Regierung wegen thunlichst baldiger Wiederherstellung der Schifffahrts-Freiheit ins Einvernehmen zu setzen.

Von der türkischen Regierung langte eine derartige Erklärung nicht sofort ein. Der türkische Höchstcommandirende hatte Ende April 1877 in Folge der ihm von seiner Regierung ertheilten Instructionen eine Proclamation erlassen, in welcher erklärt wurde, dass, nachdem die Donau als Vertheidigungslinie angesehen werden müsse, die sonst beobachteten Vorschriften über Schifffahrt und Schiffsverkehr der Neutralen daselbst keine Anwendung finden können.

In Folge dessen wurde der Verkehr und die Ausführung von Handelsoperationen auf der türkischen Donau den Fahrzeugen jeder Art verboten und erklärt, dass vom 21. April (3. Mai n. St.) an, die Verordnungen über Spionage auf jene Schiffsführer und Schiffseigenthümer, welche dieses Verbot übertreten, angewendet und deren Schiffe sammt Ladungen confiscirt werden würden. In Folge dieser türkischen Verfügung wurde auch rumänischerseits, insbesondere um die Verproviantirung der dem rumänischen Ufer gegenüberliegenden türkischen Plätze durch neutrale Fahrzeuge zu verhindern, die Schifffahrt in der Flussstrecke von Gruia abwärts untersagt.

Da nun, wie erwähnt, eine Erwiderung der Pforte auf die obige die Sicherstellung der Schifffahrtfreiheit betreffende Forderung der k. und k. Regierung nicht abgegeben worden war, auch die Beschwerden unserer auf türkischem Territorium und in Rumänien domicilirenden Staatsangehörigen über Beschlagnahme ihres Eigenthums (sei es im Schiffsverkehre, sei es im Requisitionswege auf dem Lande und in den Städten) sich mehrten, so fand sich die k. und k. Regierung veranlasst, Weisungen an unsere diplomatischen Vertreter in Konstantinopel und Bukarest zu richten, in denen die massgebenden Anschauungen über die Schifffahrts-Freiheit der Neutralen auf der Donau und über die Inanspruchnahme unserer Nationalen durch die Kriegführenden behufs Geltendmachung bei der türkischen und bei der rumänischen Regierung in detaillirter Weise dargelegt waren.

In denselben wurde bei aller Anerkennung der territorialen Hoheitsrechte der Uferstaaten, die Anwendung dieser Rechte auf den Donauverkehr in einer, die von den Verträgen gezogenen Grenzen überschreitenden Ausdehnung zurückgewiesen. Was speciell die Pforte anlangt, wurde betont, dass die Prätension, die Donau lediglich als türkische Vertheidigungslinie anzusehen und auf derselben beliebige Verfügungen zu treffen, in Widerspruch mit der durch die Verträge garantirten Freiheit des Stromes stehe. Es wurde gegen diese Auffassung der türkischen Regierung formell Verwahrung eingelegt, jedoch andererseits die Verpflichtung Oesterreich-Ungarns als neutrale Macht, die rechtmässigen Operationen der kriegführenden Mächte nicht zu stören, anerkannt. Die Behinderung des Handels und der Schifffahrt der Neutralen wurde nur, insoweit dieselbe mit den unmittelbaren Kriegsoperationen zusammenhängt, als begründet bezeichnet und abermals die Beschränkung dieser Störung auf die Grenzen der dringenden Nothwendigkeit begehrt. Ausserdem wurde aber darauf bestanden, dass das Eigenthum unserer Staatsangehörigen auf der

Donau und in deren Häfen, seien es Schiffe oder deren Ladung, wenn es nicht möglich war, dieselben vor Entfaltung der Kriegsoperationen und vor Verhängung der von den Kriegführenden angedrohten Massregeln aus dem Flussgebiete zu entfernen, den allgemein angenommenen völkerrechtlichen Grundsätzen entsprechend respectirt werde. Es wurde für die Rechte und das Eigenthum unserer Staatsangehörigen der Schutz der Landesbehörden und für jeden denselben durch Requisitionen aller Art zugefügten Schaden der volle Schadenersatz reclamirt.

Die von der Pforte kundgegebene Ansicht, dass zwischen der Schifffahrt auf einem internationalen Strome wie die Donau und dem Verkehre auf dem Meere mit Bezug auf die Anwendbarkeit der durch die Pariser Declaration vom 16. April 1856 formulirten seerechtlichen Regeln ein wesentlicher Unterschied obwalte, wurde bestritten. Die Schiffe auf der Donau führen mit gleichem Rechte wie auf dem Meere ihre nationale Flagge. Vielfach seien es Seeschiffe selbst, welche die untere Donau befahren und die Regeln jener Declaration fänden daselbst ebenso Anwendung wie sie dieselbe auf ein neutrales Schiff und seine Ladung in einem Seehafen einer kriegführenden Macht zu finden hätten, obwohl diese Macht kraft ihres territorialen Hoheitsrechtes über die Küstengewässer und Häfen die unbeschränkte Souveränetät in noch weiterem Umfange ausübe als die Türkei über die Donau auszuüben berechtigt sei. Es wurde daher ernste Einsprache dagegen erhoben und es als eine das Völkerrecht im Allgemeinen und die internationalen Rechte der Donau-Schifffahrt insbesondere verletzende Verfügung bezeichnet, dass die Pforte es dem Ermessen ihres Höchstcommandirenden anheim gestellt hat, die Schifffahrt auf der Donau nach Belieben zu verbieten, die Schiffe gegen Entschädigung zu requiriren und über dieselben unter Androhung der härtesten Strafen zu verfügen, ferner dass der genannte Commandirende in der Ausführung dieser Instruction factisch soweit ging, die Schifffahrt auf der ganzen vom türkischen Territorium berührten Donaustrecke zu untersagen ohne Rücksicht darauf, ob der Verkehr daselbst thatsächlich durch die Kriegsereignisse unterbrochen war oder nicht; dass allen Schiffsführern, die dieses Verbot übertreten würden, mit den auf Spionage im Kriege gesetzten Strafen gedroht und allen nach dem 21. April (a. St.) betreffenen Schiffen sammt ihrer Ladung Beschlagnahme und Confiscation in Aussicht gestellt wurde; dass neutrale Schiffe und Schiffsladungen durch ottomanische Truppen sogar aus den Häfen des linken Ufers fortgeschleppt und von den türkischen Behörden mit Beschlag belegt wurden.

Abgesehen von den hier zur Sprache gebrachten, die speciell türkischen Verfügungen betreffenden Details, wurde die Geltendmachung derselben Principien gegenüber der rumänischen Regierung unserem Vertreter in Bukarest aufgetragen.

Die Pforte hat nun in Folge der obigen Intervention gleichfalls eine Erklärung des Inhalts abgegeben, dass sie das Princip der Schifffahrts-Freiheit auf der Donau nach wie vor anerkenne, dass die von ihr getroffenen restrictiven Massregeln nur einen vorübergehenden Charakter haben und das erwähnte Princip unberührt lassen, dass endlich letzteres wieder in volle Kraft treten werde, sobald die Erfordernisse des Krieges dessen Beschränkung nicht mehr nöthig machen werden. Der türkische Generalissimus wurde angewiesen, alle mit den militärischen Rücksichten

vereinbarlichen Massregeln zum Schutze der Interessen der Eigenthümer von aufgehaltenen Schiffen und deren Ladung zu treffen. Als solche wurden bezeichnet: die Geleitung der Schiffe in Zuflüsse der Donau oder an Punete, wo dieselben gegen das feindliche Feuer geschützt sind; die Ertheilung von allen thunlichen Begünstigungen und Erleichterungen für die Ausladung solcher Schiffe und den Transport der Ladungen in das Innere des Landes. Der Commandirende wurde beauftragt, überhaupt allen durch die Erfordernisse des Krieges gebotenen Massregeln ihre Härte möglichst zu benehmen.

Der Schiffsverkehr von der Timokmündung aufwärts wurde als frei erklärt. Was diesen letzten Punkt anlangt, wurde jedoch, als später Ende Mai die Nachricht einlangte, dass in Oesterreich-Ungarn Schiffe für die russische Armee angekauft worden seien, dem Commandanten der nächst Orsova gelegenen türkischen Inselfestung Ada-Kaleb der Befehl ertheilt, keinerlei Schiffe über diesen Punkt nach der untern Donau passiren zu lassen. Es wurde überhaupt jede Schifffahrt zwischen der Timok-Mündung und Orsova untersagt und den daselbst befindlichen Schiffen lediglich eine Frist von drei Tagen zur Rückkehr in das österreichisch-ungarische Territorium bewilligt. Auf die energische Einsprache der k. und k. Regierung wurde auch dieses Verbot binnen wenigen Tagen wieder aufgehoben, dagegen unserseits der Türkei das Recht zur Untersuchung der abwärts gehenden Fahrzenge in Ada-Kaleh behufs Verhinderung des Transportes von Kriegscontrebanden zugestanden.

Als Ende vorigen Jahres auch Serbien in den Krieg gegen die Türkei eintrat, verfügte die Pforte abermals, dass von Ende December an die von ihr für die untere Donau bis zum schwarzen Meere erlassenen Verkehrsbeschränkungen auch auf die Stromstrecke vom Timok bis Orsova auszudehnen seien. Auch diesmal wurde über unsere Einsprache türkischerseits angeordnet, dass die unter österreichisch-ungarischer Flagge fahrenden Schiffe unter Aufrechthaltung der bisherigen Formalitäten auch fernerhin frei verkehren dürfen.

Die europäische Donau-Commission in Galatz war selbstverständlich in Folge der Kriegsereignisse in der Ausübung ihrer Functionen wesentlich behindert. Seit dem 28. April war jede directe Verbindung zwischen Galatz und Tultscha-Sulina abgebrochen und die Delegirten Frankreichs und Englands, welche sich an diesem Tage in Tultscha befanden, konnten erst am 22. Mai über Odessa Kischeneff nach dem Sitze der Commission zurückkehren.

Da die türkische Regierung trotz der Einsprache der Commission darauf bestand, dass die Fahrzeuge und Etablissements der Letzteren nebst der Signalflagge der Commission die türkische Flagge führen, wodurch sie eventuellen Angriffen seitens der russischen Truppen ausgesetzt worden wären und die möglichen Folgen dieser Flaggenhissung als mit dem Kriegszustande verbundene unabwendbare *„force majeure“* bezeichnete, wurden die kleinen Boote der Commission im Hafen von Sulina durch andere gewöhnliche Barken ersetzt und deren kleine Dampfer in Reparatur gegeben. Die täglichen Sondirungen mussten in Folge dessen ausgesetzt werden. Da jedoch keine mercantile Schifffahrt stattfand, konnte darunter Niemand leiden als türkische Kriegsschiffe.

Seitens der k. und k. Regierung wurde anlässlich ihrer Reclamation bei der Pforte wegen Wahrung der tractatmässigen Schifffahrt Freiheit auf der Donau auch diese

Ansicht, dass die europäische Donau-Commission die Folgen der Kriegsereignisse als *force majeure* über sich ergehen lassen müsse, als nicht gerechtfertigt und als mit der für dieselbe vertragsmässig stipulirten Neutralität im Widerspruch stehend zurückgewiesen, daher auch die Weigerung der türkischen Regierung, die Signalflagge der Commission als ausschliessliches Abzeichen für ihre Etablissements und Fahrzeuge anzuerkennen, sowie dem Verlangen der Pforte, dass die Commission die ottomanische Flagge hisse, entgegengetreten.

Vom 1. Juli an fanden übrigens die Etablissements der Commission einen wirksamen Schutz durch die Anwesenheit eines englischen Kriegsschiffes in Sulina, indem der Commandant desselben über Ersuchen des Ingenieurs der Commission nicht nur dem Letzteren ermöglicht hat, einer türkischen Requisition von Barken der Commission zu widerstehen, sondern auch die Localitäten derselben wegen der in der Nähe campirenden Tscherkessen einverständlich mit den türkischen Behörden bewacht hat.

Wie bereits im Geschäftsberichte des Handels-Ministeriums für das Jahr 1873 erwähnt worden ist, hatten die italienischen Finanz-Behörden den Lloydagentien in Italien die Entrichtung der *tassa sulla ricchezza mobile* aufgelegt, wogegen seitens der k. und k. Regierung Einsprache erhoben wurde, da sich jene Steuer nur als eine auf den Betrieb des Seetransport-Geschäftes zwischen Plätzen verschiedener Staaten gelegte Gewerbesteuer darstellte, nach Artikel II des österreichisch-italienischen Handels-Vertrages aber die Einführung einer solchen Gewerbesteuer nicht statthaft ist. Die italienische Regierung weigerte sich aber damals, unserer Einsprache Folge zu geben.

Späterhin, bei den im Jahre 1876 in Rom stattgefundenen Verhandlungen über den Abschluss eines neuen Handels-Vertrages mit Italien gelang es zwar, das Zugeständniss der Steuerfreiheit der Lloyd-Agentien von der italienischen Regierung zu erhalten. Da jedoch jene Verhandlungen nicht zum Abschlusse gelangten, wäre auch dieses Zugeständniss nicht in Wirksamkeit getreten, wenn nicht über Intervention der k. und k. Regierung italienischerseits unabhängig vom Vertragsabschlusse die Erklärung abgegeben worden wäre, dass die in Italien bestehenden Agentien des österreichisch-ungarischen Lloyd vom 1. Januar 1877 an von der Einkommensteuer *(tassa sulla ricchezza mobile)* befreit seien, mit der Einschränkung jedoch, dass sich diese Befreiung nicht auf die Steuerquote beziehe, welche von der Besoldung der bei diesen Agentien angestellten Beamten zu entrichten ist, da die Besteuerung der letzteren eben nicht das gesellschaftliche Einkommen treffe.

Die griechische Regierung hatte mittelst eines Gesetzes vom 13./25. Juni 1877 Modificationen des griechischen Zollgesetzes eingeführt, welche äusserst lästige, nahezu unausführbare Vorschriften für den Handel und die Schifffahrt nach Griechenland anordneten. In Folge Intervention von Vertretern fremder Regierungen am griechischen Hofe, und zwar insbesondere unseres Gesandten, liess sich die griechische Regierung zwar bald herbei, dieses Gesetz in einer Weise abzuändern, dass die Erfüllung seiner Anordnungen wenigstens möglich erschien. Da jedoch das Gesetz noch immer sowohl für die Dampf- als auch für die Segelschifffahrt höchst lästige Bestimmungen enthielt, derselben die complicirtesten Formalitäten vorschrieb, deren Nichtbefolgung mit empfindlichen Strafen bedrohte, obwohl diese Förmlichkeiten im Seeverkehre nirgends

üblich sind, hat das Handels-Ministerium an das Ministerium des Aeussern das Ersuchen gerichtet, im diplomatischen Wege auf die weitere thunlichste Modificirung desselben zu Gunsten der Handels- und Schifffahrts-Interessen hinzuwirken.

Wie bereits im vorjährigen amtlichen Berichte des Handels-Ministeriums (Seite 42) erwähnt wurde, war auf der spanischen Insel Cuba eine Kriegssteuer von 30 Procent des Einkommens eingeführt worden, welcher auch die dortselbt ansässigen Ausländer unterworfen waren. Eine Ausnahme hievon bildeten nur die deutschen Nationalen, welche auf Grund der Additionalacte zum Handels-Vertrage zwischen dem deutschen Zollvereine und Spanien vom 30. März 1868 die Exemtion von jener Steuer in Anspruch nahmen und auch spanischerseits, wenn auch unter Bestreitung der Rechtmässigkeit dieses Anspruches, de facto gewährt erhielten. Unter Hinweis auf diese den deutschen Handel ausserordentlich begünstigende Ausnahmstellung der deutschen Reichsangehörigen wurde nun unsererseits im Anschlusse an Grossbritannien und Frankreich aus Billigkeits-Rücksichten auch die Befreiung von jener Steuer für unsere Nationalen reclamirt. Auf dieses Petitum ging die spanische Regierung zwar nicht ein. Die Differenz zwischen der deutschen und der spanischen Regierung über die Auslegung des beiderseitigen Handelsvertrages fand jedoch ihre Austragung in dem Sinne, dass von deutscher Seite auf den Anspruch der Befreiung der deutschen Reichsangehörigen von dieser Steuer verzichtet, dagegen spanischerseits eine Herabminderung derselben von 30 auf 22½ Procent gewährt wurde. Dieses Zugeständniss ist sohin von der spanischen Regierung auch auf die in Cuba ansässigen österreichischen und ungarischen Staatsangehörigen, sowie auf die Angehörigen aller anderen befreundeten Mächte ausgedehnt worden.

Das Finanz-Ministerium hatte die Wahrnehmung gemacht, dass zum empfindlichen Schaden des Salzgefälles ein grosser Theil der aus dem Auslande gebührenfrei eingeführten salzähnlichen Dungpräparate (Kainit etc.) missbräuchlicherweise nicht zu Düngungszwecken, sondern vielmehr zur Erzeugung von reinem Kochsalze verwendet, oder mit inländischen Salzgattungen vermengt zum menschlichen Genusse oder als Viehsalz vertrieben wurde, welch letzteres gesetzlich vom Verschleisse ausgeschlossen ist. Wenn nun schon die Einfuhr der ausländischen Dungsalze mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Landwirthschaft nicht gänzlich verboten werden konnte, musste doch das Finanz-Ministerium im Einvernehmen mit dem Handels-Ministerium und dem Ackerbau-Ministerium angesichts der erwähnten Missbräuche darauf bedacht sein, einerseits das k. k. Aerar vor gesetzwidriger Schädigung, andererseits auch das salzconsumirende Publicum vor Täuschung zu bewahren. Zu diesem Zwecke wurde die Anordnung getroffen, dass das Maximum an Chlornatrium-Gehalt der gebührenfrei eingehenden Dungsalze, welches mit Finanz-Ministerial-Erlass vom 25. October 1874, Z. 23862, auf 30 Procent festgesetzt worden war, in Zukunft 20 Procent nicht übersteigen dürfe, ferner dass diese Präparate mit 4 Procent Holz-, Torf-, Braunkohlen-, Steinkohlen- oder Seifensiederasche oder auch mit Guano-Compostdünger oder Russ, dann mit 1 Procent Kohlenstaub oder Russ zu denaturiren sind. Endlich wurde bestimmt, dass die Bewilligung zur Einfuhr der Präparate nur Grundbesitzern oder Pächtern von Grundstücken, nicht aber Zwischenhändlern ertheilt werden dürfe, dass das denaturirte Salz direct an seinen Bestimmungsort gebracht werden müsse und nicht an dritte Personen abgetreten werden dürfe.

Exportverein. Der österreichisch-ungarische Exportverein in Wien hegte schon seit längerer Zeit die Absicht der Entsendung eines Handelseleven nach Persien, zu welchem Zwecke demselben über sein Ansuchen bereits früher aus Mitteln des Handels-Ministeriums ein Betrag zugesagt worden war. Die Schwierigkeit der Gewinnung einer vollkommen geeigneten Persönlichkeit für den gedachten Zweck, sowie die Nothwendigkeit der Erlernung der persischen Sprache, zu welchem Zwecke die Direction der Orientalischen Akademie bereitwilligst gestattet hatte, dass die in Aussicht genommene Persönlichkeit an dieser Anstalt hospitire, liess die Angelegenheit erst im Jahre 1877 zum Austrage kommen, und wurde dem genannten Vereine über seine diesbezügliche Anzeige der Betrag von 1000 fl. flüssig gemacht.

3. Consulatswesen.

Im abgelaufenen Jahre wurde eine k. und k. Consulats-Agentie in Kerassunt (an der anatolischen Küste bei Trapezunt) errichtet und die vom k. und k. General-Consulate in Trapezunt als leitendem Amte getroffene Wahl des Lloyd-Agenten Attilius Sassi zum k. und k. Consular-Agenten dortselbst genehmigt.

Ferner wurde der Absicht des Ministeriums des Aeussern, in Kings-Lynn eine Honorar-Consulats-Agentie zu errichten, vom Handels-Ministerium zugestimmt, das k. und k. Consulat in La Guayra in der Republik Venezuela nach Caracas, der Hauptstadt derselben, verlegt und der Kaufmann Gustav Vollmer zum unbesoldeten Consul in letztgedachter Stadt mit dem Rechte auf den Bezug der tarifmässigen Consulatsgebühren ernannt, endlich die bisherige k. und k. Consulats-Agentie auf Samos zu einem Honorar-Viceconsulate erhoben und C. L. Marc zum unbesoldeten Viceconsul dortselbst, gleichfalls mit dem Rechte auf den Bezug der tarifmässigen Consulatsgebühren ernannt.

Mit Rücksicht auf die zunehmende Wichtigkeit Kiew's in commercieller und industrieller Hinsicht und die in Folge der fortschreitenden Entwicklung des südrussischen Eisenbahnnetzes zu Tage tretende Zunahme unserer Verkehrsbeziehungen zu diesem wichtigsten Handelsplatze Klein-Russlands, hat das Handels-Ministerium die Frage der Errichtung einer Consulats-Vertretung dortselbst nochmals bei dem k. und k. Ministerium des Aeussern in Anregung gebracht.

Im Hinblick auf die Ereignisse im Orient sind in letzterer Zeit häufiger Berichte von k. und k. Consulats-Aemtern über die Schiffahrt im Auslande betreffende Vorkommnisse im Wege des k. und k. Ministeriums des Aeussern dem Handels-Ministerium behufs Verständigung unseres Schifferstandes zur Kenntniss gelangt. Da diese Correspondenz dem eigentlichen Zwecke, nämlich der möglichst raschen Verständigung der betheiligten Kreise nicht ganz zu entsprechen schien, hat das Handels-Ministerium das k. und k. Ministerium des Aeussern ersucht, den Consulats-Aemtern ihre Obliegenheit, über wichtigere Massregeln, welche unsere Schiffahrt im Auslande berühren, schleunigst den beiden Seebehörden direct Bericht zu erstatten, in Erinnerung zu bringen.

Die k. spanische Regierung hat laut des an die k. spanischen Consuln gerichteten Circulares des spanischen Staatsministers des Aeussern vom 18. October 1876 die in den Artikeln 41, 42, 48, 49, 50 und 51 enthaltenen Gebühren des spanischen Consulats-

gebühren-Tarifes vom 14. Juli 1874 bedeutend herabgemindert. Da diese Gebühren-Ermässigungen allgemeine Giltigkeit haben, daher auch unserem Handel zu statten kommen, hat das Handels-Ministerium nicht ermangelt, von dieser Verfügung der k. spanischen Regierung seinerzeit sowohl sämmtliche Handelskammern der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, als auch die k. k. Seebehörde in Triest, letztere zur weiteren Verständigung unseres Schifferstandes in Kenntniss zu setzen. Nachdem jedoch nach den Artikeln 47, 58, 59, 142 und 146 des oberwähnten Tarifes die Fremden ungünstiger behandelt werden als die Einheimischen, nahm das Handels-Ministerium die Vermittlung des Ministeriums des Aeussern zu dem Ende in Anspruch, um die Gleichstellung unserer Nationalen mit den spanischen zu erreichen. Die in diesem Sinne von dem Botschafter Oesterreich-Ungarns bei der k. spanischen Regierung gemachten Schritte, hatten einen befriedigenden Erfolg, indem die k. spanische Regierung erklärte, die österreichisch-ungarischen Staatsangehörigen bei Bemessung der in den erwähnten Artikeln vorgeschriebenen Gebühren mit den Nationalen gleich gehalten werden sollen.

Gemäss Artikel 20 des Handels- und Zollvertrages zwischen Oesterreich und Preussen vom 9. März 1868, welcher unter der Bedingung der Gegenseitigkeit den Consular-Functionären der vertragschliessenden Theile dieselben Befugnisse zuspricht, deren sich die Consular-Functionäre irgend eines dritten Staates erfreuen, hat die k. deutsche Regierung das Recht in Anspruch genommen, dass zu den Verhandlungen der österreichischen Gerichts- und Verwaltungsbehörden, bei denen Capitäne oder Mannschaften deutscher Schiffe betheiligt sind, auch die in Oesterreich residirenden deutschen Consuln zugezogen werden. Die genannte Regierung hat in dieser Hinsicht zugleich die Erklärung abgegeben, dass Verfügung getroffen ist, damit die österreichisch-ungarischen Consuln in den deutschen Häfen, sobald von den Behörden dortselbst Verhandlungen mit den Capitänen und Mannschaften österreichisch-ungarischer Schiffe stattfinden, zu diesen Verhandlungen zugezogen werden. Hienach sind auch von Seite des Handels-Ministeriums die nöthigen Weisungen ergangen, damit zu den in Rede stehenden Verhandlungen, wenn selbe im Bereiche der Hafen- und Seesanitäts-Verwaltung anhängig werden, jedesmal auch die betreffenden k. deutschen Consular-Functionäre herangezogen werden.

4. Sanitätswesen im auswärtigen Verkehre.

Das k. und k. Ministerium des Aeussern hat dem Handels-Ministerium zur Kenntniss gebracht, dass der britische Delegirte in der Sitzung des ägyptischen internationalen Sanitätsconseils vom 2. December 1876 den Antrag auf Verlegung der ausschliesslich für die Pilgerzüge bestimmte Quarantaine-Station El Wech nach den Moses-Quellen gestellt und dass ferner die ägyptische Regierung die Verbesserung der Hafen- und sonstigen Anlagen in El Wech unter Kostenbetheiligung der betreffenden fremden Regierungen angeregt habe. Das Handels-Ministerium hat sich in dieser Angelegenheit behufs Instruirung des österreichischen Vertreters in Aegypten zunächst für die Aufrechterhaltung des Beschlusses der Sanitätsconferenz in Konstantinopel ausgesprochen, wornach El Wech als Quarantaine-Station im rothen Meere bestimmt wurde. Hiebei

wurde jedoch betont, dass die Beseitigung der vom britischen Delegirten zur Begründung seines Antrages aufgedeckten bedeutenden Unzukömmlichkeiten in der Station El Wech allen Ernstes angestrebt werden müsse, damit diese Station ihrem wichtigen Zwecke vollkommen entsprechen könne. Betreffend die Anregung der ägyptischen Regierung, die allerdings dringend nothwendigen Adaptirungsarbeiten in El Wech unter Betheiligung der fremden Regierungen ausführen zu lassen, konnte das Handels-Ministerium seine Ansicht nur dahin aussprechen, dass der Antrag der ägyptischen Regierung unsererseits abzulehnen wäre.

Die Handels- und Gewerbekammer in Linz hat die Vermittlung des Handels-Ministeriums zu dem Ende in Anspruch genommen, um ein Ansuchen der oberösterreichischen Landwirthschafts-Gesellschaft, betreffend die Beseitigung, eventuell Milderung einiger für den österreichischen Viehexport nach England drückender Sanitätsmassregeln, wirksam zu unterstützen. Das Handels-Ministerium hielt es zwar nicht für angezeigt, bezüglich der in der Eingabe besprochenen Anordnung, dass, wenn sich unter einer Schiffsladung Vieh nur ein einziges pestkrankes Thier befindet, alle übrigen Thiere der Ladung getödtet werden müssen, bei der grossbritannischen Regierung zu reclamiren, da diese Anordnung auch von der internationalen Conferenz im Jahre 1872 empfohlen wurde. Doch wurde Anlass genommen, mit Rücksicht auf die angeblich strengere Behandlung des aus Oesterreich nach Grossbritannien importirten Viehes im Vergleiche mit dem Vorgehen gegenüber anderen Staaten im Wege des k. und k. Ministeriums des Aeussern auf den Schutz der hiedurch berührten Handelsinteressen Oesterreichs hinzuwirken. In dieser Richtung erklärte aber die britische Regierung, dass sie im Hinblicke auf das Vorherrschen der Rinderpest auf dem Continente von den Restrictionen, welchen die Rindereinfuhr aus Oesterreich nach Grossbritannien während der letzten zehn Jahre unterworfen sei, nicht abgehen könne, ohne die eigenen Interessen zu gefährden.

Persien spielt bei der Verbreitung der Cholera für Europa eine traurige Rolle. Mit Rücksicht auf die dort obwaltenden Verhältnisse, wurde der persischen Regierung die Nothwendigkeit der Creirung eines internationalen Sanitätsrathes in Teheran nach dem Muster der Conseils von Konstantinopel und Alexandrien nahegelegt. Persien hat diesen Vorschlag auch bereits im Principe angenommen. Bis zur Errichtung eines solchen internationalen Sanitätsconseils in Teheran dürfte jedoch geraume Zeit verstreichen, während die Pest in Rescht nach kurzen Pausen immer wieder von Neuem ausbricht. Es wurde daher der persischen Regierung seitens unseres Vertreters dortselbst nahegelegt, schon jetzt ernstliche Massnahmen zu ergreifen, um das Wiederauftreten der Pest in Rescht zu verhindern und deren Weiterverbreitung hintanzuhalten. Die an die persische Regierung gerichteten Vorschläge gipfeln in den Punkten: Regelung des Pilgerverkehres und dessen vollständige Hintanhaltung zur Zeit der Epidemie; Ueberwachung der Wegschaffung der Cadaver und Verbot der Wegschaffung derselben ohne metallischen Verschluss; Desinficirung der durch eine Epidemie verseuchten Orte und deren Ueberwachung durch die Behörden des Landes; Verlegung der Friedhöfe ausserhalb der Städte; Errichtung entsprechender Quarantaine-Anstalten.

Das k. k. Ackerbau-Ministerium hat, um das Eindringen des bereits nach Europa gelangten Colorado-Kartoffelkäfers nach Oesterreich thunlichst zu verhüten,

Placate veröffentlicht, welche sowohl eine Abbildung und Beschreibung dieses Schädlings, als auch Daten über die Ernährung, sowie über die Fortpflanzung, endlich über die Art der Vernichtung desselben, und zwar in allen Landessprachen, enthalten. Das Handels-Ministerium hat nicht gesäumt, dem Ersuchen des k. k. Ackerbau-Ministeriums, mit den Placaten sämmtliche österreichische Schiffe weiter Fahrt zu versehen, sofort zu entsprechen, indem es die nöthigen Verfügungen getroffen hat, dass diese Placate theils im Wege der Hafen- und Seesanitäts-Organe, theils durch unsere Consulate an die bezeichneten Schiffe vertheilt werden.

C.

Verkehrswesen.

1. Eisenbahnen.

Concessionswesen. Im Jahre 1877 wurde die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne des Eisenbahn Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854 (R. G. Bl. Nr. 238) und der Handels Ministerial-Verordnung vom 4. Februar 1871 (R. G. Bl. Nr. 8) für nachstehende Linien und an die nachfolgend bezeichneten Bewerber ertheilt:

1. für eine Locomotiv-Eisenbahn von der Station Königshain der süd-norddeutschen Verbindungsbahn bis zu dem vormals in die B. H. Stroussberg'sche Concursmasse gehörigen Steinkohlenbergwerke in Schatzlar (Friedrich Steffan);

2. für eine Localbahn vom k. k. Hauptzollamte in Wien einerseits bis Hütteldorf zum Anschlusse an die k. k. pr. Kaiserin Elisabethbahn, andererseits zu den Wiener Bahnhöfen der k. k. priv. Kaiser Franz Josephbahn und der k. k. priv. österr. Nordwestbahn (Ernst Bühler und Consorten);

3. für eine schmalspurige Locomotiv-Eisenbahn von Triest durch das Wippachthal nach Haidenschaft (Johann Schivitz und Consorten);

4. für eine Locomotiv-Eisenbahn mit Zahnradbetrieb von Klostergrab im Anschlusse an die k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn bis an die Reichsgrenze bei Mulde (Julius Kitzler);

5. für nachstehende Vicinalbahnen, und zwar:

a) von Nürschan über Kladrau und Haid in der Richtung gegen Weiden mit Abzweigung von Haid über Tachau nach Plan, jedoch ohne neuen Anschluss nach Bayern;

b) von der Station Budigsdorf der österr. Staatseisenbahn nach Mähr. Trübau;

c) von Hullein im Anschlusse an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Kremsier;

d) von Göding im Anschlusse an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Gaya;

e) von Neutitschein über Zauchtl im Anschlusse an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Fulnek (Gebrüder Klein).

Bezüglich der projectirten Secundärbahn von dem Holz- und Industrie-Etablissement der Gutsherrschaft Nadworna zum Anschlusse an die Lomberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft wurde die Frist zur Vornahme technischer Vorarbeiten verlängert, während die erbetene Bewilligung zur Vornahme von derlei Vorarbeiten für ein überhöhtes Eisenbahnnetz in Wien und Umgebung zum Zwecke des beschleunigten Personen- und Frachtenverkehres, für eine Pferdeeisenbahn von der Station Czaslau der österr. Nordwestbahn zu den in der Nähe befindlichen Zuckerfabriken in Wrdy und Bučic und für eine Drahtseilbahn von Aich bei Gilgen in Salzburg auf den Gipfel des Schafberges in Ober-Oesterreich verweigert wurde.

Die definitive Concession zum Baue und Betriebe wurde für folgende Linien ertheilt:

1. für eine als normalspurige Secundärbahn auszuführende Locomotiv-Eisenbahn von der Stadt Elbogen zur Station Elbogen-Neusattel der Buschtiehrader Eisenbahn, eventuell mit Einbeziehung der von den vormals Ritter von Haidinger'schen Kohlenwerken nach der erwähnten Eisenbahnstation bereits bestehenden Schleppbahn (Stadtgemeinde Elbogen im Vereine mit Heinrich Böhm und Hermann Ritter von Schwind), Allerhöchste Entschliessung vom 25. Januar 1877 (R. G. Bl. Nr. 15);

2. für eine als normalspurige Localbahn herzustellende Locomotiv-Eisenbahn von Wien über Maria-Lanzendorf, Möllersdorf, Truman und Pitten nach Aspang, eventuell für eine Verbindung der genannten Bahn mit der bestehenden Linie der Südbahn (Société belge des chemins de fer), Allerhöchste Entschliessung vom 28. November 1877 (R. G. Bl. Nr. 12 ex 1878);

3. für eine Pferdebahn amerikanischen Systems in Wien von der Elisabethbrücke durch die Wiedener Hauptstrasse zum Anschlusse einerseits an die bestehende Tramwaylinie in der Favoritenstrasse, andererseits zum Anschlusse an die bestehende Pferdebahnlinie an der Matzleinsdorfer Linie (Wiener Tramway-Gesellschaft), Handels-Ministerial-Erlass vom 9. August 1877.

Durch die Ertheilung der Baubewilligung auf Grund der Ministerial-Verordnung vom 1. November 1859 (R. G. Bl. Nr. 200) wurde die auf österreichischem Gebiete gelegene Theilstrecke der projectirten Bergwerksbahn von den Kohlengruben der steirisch-kroatischen Glanzkohlen-Gewerkschaft bei Očura nach Friedau zum Anschlusse an die Südbahn (steirisch-kroatische Glanzkohlen-Gewerkschaft in Wien) sichergestellt.

Ausser den anlässlich der obenerwähnten Concessions- und Bauconsens-Ertheilungen gepflogenen Vorerhebungen und Verhandlungen wurden derlei Erhebungen und Verhandlungen weiters mit Rücksicht auf nachstehende Concessionswerbungen gepflogen:

1. für einen Canal zur Ableitung der Hochwässer aus dem Wienflusse bei Hütteldorf in die Donau bei Albern in Verbindung mit einem Netze von Localbahnen, und zwar vom Wiener Hauptzollamte über den Schwarzenbergplatz, die Elisabethbrücke, Gumpendorf, Meidling und Hetzendorf zum Anschlusse an die Kaiserin Elisabethbahn, vom Wiener Hauptzollamte längs dem rechten Donaucanalufer zum Wiener Bahnhofe der Kaiser Franz Josephbahn, und Verlängerung der Wiener Verbindungsbahn nördlich

zu den Donaubädern und südlich zum Centralfriedhofe (Wiener Bankverein und Consorten);

2. für die schon oben erwähnte normalspurige Secundärbahn von der Station Königshain der süd-norddeutschen Verbindungsbahn bis zu dem Bergwerke der Schatzlaer Steinkohlen-Gewerkschaft, respective bis nach Schatzlar (Friedrich Steffan und Dr. Moriz Tepper);

3. für eine normalspurige Secundärbahn von Miröschau nach Nezvestic, beziehungsweise Stiahlau, welche lediglich zum Behufe des öffentlichen Frachtenverkehres (mit Ausschluss der Personenbeförderung) erbaut werden soll (Steinkohlen-Gewerkschaft Miröschau).

Die Verhandlungen bezüglich dieser drei Concessionserwerbungen wurden noch nicht zum Abschlusse gebracht, vielmehr sind diesbezüglich noch Vorerhebungen im Zuge und wurde insbesondere hinsichtlich des letztgenannten Projectes (Miröschau-Nezvestic) erst am Schlusse des Berichtsjahres die technisch-militärische Revision angeordnet.

Ferner wurden die Verhandlungen mit dem Ministerium des Innern und dem Ackerbau-Ministerium wegen der Etschregulirung fortgesetzt, von deren Ergebniss die Sicherstellung des den Gegenstand des Gesetzes vom 11. März 1876 (R. G. Bl. Nr. 38) bildenden Bahnbaues von Bozen nach Meran abhängig erscheint.

Eine Concessions-Verlängerung kam bei der Wiener Tramway-Gesellschaft vor, indem dieser Gesellschaft die wiederholt erbetene Verlängerung der Concessionsdauer für ihre sämmtlichen, mit 21. April 1877 in Betrieb gestandenen Pferdebahnlinien bis zum 31. December 1925 unter gewissen, die Wahrung der jeweiligen öffentlichen Interessen vorbehaltenden Bedingungen zugesichert wurde.

Als erloschen wurden erklärt:

1. Die mit der Concessionsurkunde vom 4. Mai 1872 (R. G. Bl. Nr. 69) verliehene Concession für die Locomotiv-Eisenbahn von Braunau nach Strasswalchen (Kundmachung des Handels-Ministeriums vom 21. Juni 1877, R. G. Bl. Nr. 54);

2. die mit der Concessionsurkunde vom 4. Juni 1872 (R. G. Bl. Nr. 87) der ersten österreichischen Schiffahrts-Canal-Actiengesellschaft verliehene, in Folge der geänderten Verhältnisse und nachfolgender Verhandlungen jedoch nicht zur Ausführung gelangte Concession für eine schmalspurige Locomotiv-Eisenbahn von Wien über Leopoldsdorf, Laxenburg und Leesdorf nach Blumau (Allerhöchste Entschliessung vom 28. November 1877);

3. die dem (seither verstorbenen) Fürsten Alfred zu Windischgrätz im Vereine mit August Grafen Breuner, Joseph Grafen Zichy, Franz Grafen Erdödy und Dionys Baron Mednyansky am 20. August 1875 zugesicherte Concession für eine Locomotiv-Eisenbahn von Troppau einerseits über Zauchtl und Neutitschein an die mährisch-ungarische Landesgrenze am Vlarapasse in der Richtung gegen Trentschin, andererseits an die österreichisch-preussische Reichsgrenze in der Richtung gegen Ratibor (Allerhöchste Entschliessung vom 10. August 1877).

Die Gesetzgebung des Jahres 1877 in Eisenbahn-Angelegenheiten umfasste nachfolgende Gegenstände:

1. Ankauf der Braunau-Strasswalchener Eisenbahn durch den Staat (Gesetz vom 7. April 1877, R. G. Bl. Nr. 25);

2. Eröffnung von Specialcrediten für das Jahr 1877 zu Zwecken des Staatseisenbahnbaues (Gesetz vom 14. April 1877, R. G. Bl. Nr. 30);

3. Gewährung eines Staatsvorschusses für die Actiengesellschaft der Prag-Duxer Eisenbahn zum Zwecke der Bauvollendung und Inbetriebsetzung der Bahnstrecke Brüx-Klostergrab (Gesetz vom 16. April 1877, R. G. Bl. Nr. 32);

4. Genehmigung des Protokollar-Uebereinkommens vom 25. Februar 1876, betreffend die theilweise Abänderung und Ergänzung der mit der Südbahngesellschaft abgeschlossenen Verträge (Gesetz vom 6. April 1877, R. G. Bl. Nr. 36);

5. Vereinigung der Brünn-Rossitzer Eisenbahn mit den Linien der österreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft (Gesetz vom 7. Juni 1877, R. G. Bl. Nr. 49);

6. Ermächtigung der Regierung, bei Ertheilung der Concession für eine normalspurige Localbahn von Wien nach Aspang Begünstigungen durch Befreiung von Stempeln, Gebühren und Steuern zu gewähren (Gesetz vom 8. Juli 1877, R. G. Bl. Nr. 62);

7. Ermächtigung der Regierung, für die von der königlich bayerischen Staatsverwaltung und auf deren Kosten herzustellende und zu betreibende Abzweigung der Fichtelgebirgsbahn von der Reichsgrenze bei Schirnding bis Eger gleichfalls Begünstigungen durch Befreiung von Stempeln, Gebühren und Steuern zu gewähren (Gesetz vom 5. August 1877, R. G. Bl. Nr. 81);

8. Regelung des Verhältnisses garantirter Eisenbahnen, welche mit Betriebsabgängen oder erheblichen Garantievorschüssen belastet sind, behufs eventueller Erwerbung solcher Bahnen durch den Staat (Gesetz vom 14. December 1877, R. G. Bl. Nr. 112).

Die Gesetzentwürfe, betreffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen, dann betreffend die Erwerbung der niederösterreichischen Südwestbahnen durch den Staat sind im Jahre 1877 zur verfassungsmässigen Behandlung im Reichsrathe eingebracht, aber im Laufe des Berichtsjahres daselbst noch nicht zur Erledigung gebracht worden.

Der im Vorjahre eingebrachte Gesetzentwurf wegen Vereinigung der Dux-Bodenbacher Eisenbahn mit den Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn ist im Laufe des Berichts-Jahres vom Abgeordnetenhause des Reichsrathes abgelehnt worden.

Endlich ist hier noch zu erwähnen die Theilnahme an den Verhandlungen behufs der beim k. k. Justizministerium angeregten Ergänzung und theilweisen Abänderung des sogenannten Curatorengesetzes durch eine die Einvernehmung der Prioritätenbesitzer in wichtigeren Dispositionsfragen bezweckende Novelle, welche seither Gesetzeskraft erlangt hat (Gesetz vom 5. December 1877, R. G. Bl. Nr. 111), sowie ferner das mit dem Ackerbau-Ministerium gepflogene Einvernehmen über den Seitens dieses Ministeriums vorbereiteten Gesetzentwurf, betreffend die Einführung eines neuen Forstgesetzes, insoweit eben durch dieses Gesetz, namentlich durch die Vorschriften über die Bannlegung von Wäldern, die rechtliche Stellung der Eisenbahnen berührt wird.

In Verbindung mit den oben angeführten Ergebnissen der legislativen Thätigkeit steht eine Reihe von Verfügungen und Verhandlungen, welche theils die Vorbereitung

der den Gesetzentwürfen zu Grunde liegenden Uebereinkommen, theils die Durchführung der bezüglichen Gesetze zum Gegenstande hatten.

Hieher gehören:

Der Abschluss des definitiven Kaufvertrages, wonach die Braunau-Strasswalchener Eisenbahn mit 31. Mai 1877 in den physischen Besitz und in das lastenfreie Eigenthum des Staates übergegangen ist, sowie die in weiterer Folge verfügte Aufhebung der unter dem 1. September 1875 bezüglich dieser Bahn angeordneten Sequestration;

die Entscheidung über die Proteste der Südbahn-Gesellschaft gegen das Project der den Gegenstand des Gesetzes vom 8. Juli 1877 (R. G. Bl. Nr. 62) bildenden Localbahn von Wien nach Aspang, sowie gegen die Concessions-Ertheilung für diese Localbahn, beziehungsweise deren Verbindung mit der Südbahn nächst Wiener-Neustadt;

der Abschluss der beiden Protokollar-Uebereinkommen vom 19. October 1877 mit dem Verwaltungsrathe der niederösterreichischen Südwestbahnen und mit den ehemaligen Concessionären der Leobersdorf-St. Pöltener Bahn, betreffend die Feststellung der Bedingungen für die Erwerbung der niederösterreichischen Südwestbahnen durch den Staat, beziehungsweise die Regelung des Rechtsverhältnisses der Concessionäre der Leobersdorf-St. Pöltener Bahn hinsichtlich der Aufbringung und Einzahlung des Actiencapitals.

Internationale Eisenbahn-Angelegenheiten. Im Laufe des Jahres 1877 sind zwei Staatsverträge mit fremden Regierungen abgeschlossen worden, und zwar zunächst der Staatsvertrag vom 2. März 1877 zwischen Oesterreich-Ungarn und dem deutschen Reiche, betreffend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Chotzen über Halbstadt und Friedland nach Altwasser, sammt Schlussprotokoll vom selben Tage, welcher nach am 18. März 1877 erfolgter Ratification im R. G. Bl. Nr. 22 kundgemacht wurde; ferner der im Zusammenhange mit dem vorhin erwähnten Gesetze vom 5. August 1877 (R. G. Bl. Nr. 81) ratificirte und kundgemachte Staatsvertrag vom 16. Mai 1877 zwischen Oesterreich-Ungarn und Bayern, betreffend die Herstellung einer in Eger einmünden Abzweigung der Fichtelgebirgsbahn, vorläufig (mit Ausschluss des zugehörigen Schlussprotokolls vom selben Tage) im R. G. Bl. Nr. 82 kundgemacht.

Zugleich mit dem letztgenannten Staatsvertrage wurde laut Separat-Protokoll vom 16. Mai 1877 mit der k. bayerischen Regierung eine Vereinbarung über eine Revision des zwischen der Generaldirection der k. bayerischen Verkehrsanstalten und der Vorarlberger Bahn zu Lindau am 28. Mai 1872 abgeschlossenen Vertrages, betreffend den Betrieb der Bahnstrecke von Lindau zur bayerischen Grenze getroffen. Auf Grund dieser Vereinbarung ist durch die Vorarlberger Bahn der erneuerte Betriebsvertrag sohin am 29. August 1877 thatsächlich abgeschlossen worden.

Einen Gegenstand der Verhandlung mit der königlich italienischen Regierung bildete die Abwicklung der bei derselben anhängigen Liquidirung und Begleichung der Forderungen der Südbahn-Gesellschaft aus den Verträgen über den Rückkauf des italienischen Eisenbahnnetzes. Das Handels-Ministerium machte seinen Einfluss im Sinne möglichster Beschleunigung dieser Angelegenheit geltend. Andere mit der italienischen Regierung gepflogene Verhandlungen, welche aber im Berichtsjahre zu keinem definitiven Abschlusse gelangt sind, betreffen die Feststellung des Anschlusspunktes der k. k. Staatseisenbahn Tarvis-Pontafel an die italienische Pontebabahn,

dann den Abschluss einer selbstständigen Eisenbahn-Convention zur Regelung der sonstigen internationalen Verhältnisse der österreichisch-italienischen Eisenbahn-Anschlüsse bei Ala, Pontafel und Cormons. In dieser Beziehung wurde ein Vertrags-Entwurf ausgearbeitet und nach Einholung der Zustimmung der k. ungarischen Regierung und der betheiligten k. k. Centralstellen an die italienische Regierung geleitet.

Eine offene Frage blieb ferner die vertragsmässige Regelung der österreichisch-sächsischen Eisenbahn-Anschlüsse bei Graslitz, Reitzenhain und Tetschen-Mittelgrund, zu welchem Behufe ein Vertragsentwurf schon vor längerer Zeit an die sächsische Regierung übermittelt worden war.

Eine allgemeine internationale Tragweite kommt den Verhandlungen zu, welche im Verfolge der von der Schweiz seinerzeit ausgegangenen Anregung geführt wurden und die Feststellung eines gleichförmigen Transportsrechts für den internationalen Eisenbahn-Frachtenverkehr zum Ziele haben. Im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. ungarischen Ministerium fand zunächst in der zweiten Hälfte September 1877 im Handels-Ministerium eine Berathung statt, welche zu einer vollständigen Einigung der intervenirenden Vertreter führte. Die gefassten Beschlüsse wurden in vertraulicher Weise der Regierung des deutschen Reiches, mit welcher schon vorher in der Frage Fühlung genommen worden war, mitgetheilt und sollten hienach den betheiligten Ministerien zur Genehmigung vorgelegt werden.

Eisenbahnbücher. Auf Grund der im Handels-Ministerium ertheilten Bestätigungen sind im Berichtsjahre die vorläufigen Einlagen für die steirische Strecke der ungarischen Westbahn, für die Linie Bielitz-Saybusch der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, für die Staatsbahnlinie Kriegsdorf-Römerstadt, für die österreichischen Linien der Südbahn, für die Staatsbahnlinien Tarvis-Pontafel, für die Staatsbahnlinie Unterdrauburg-Wolfsberg und für die auf österreichischem Gebiete gelegene Theilstrecke der „Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft in Breslau" errichtet worden.

Das Fortschreiten der Arbeiten zur Anlegung von Eisenbahnbüchern, welche sich bei den meisten Bahnen im Stadium der Ermittlung der Eisenbahn-Grundstücke befinden, ist in den meisten Fällen durch den Stand der Katasterrevision in den von den betreffenden Bahnen durchzogenen Katastralgemeinden gehemmt. Aus diesem Grunde liefen zahlreiche Gesuche der Bahnverwaltungen um Verlängerung der Fristen für die Einleitung der erwähnten Erhebungen ein und mussten auf Grund der regelmässig im Wege des Finanz-Ministeriums erhobenen diesfälligen Daten in vielen Fällen neue Fristen oder die Verlängerung der schon früher gewährten bewilligt werden. Die möglichste Beschleunigung der bezüglichen Kataster-Revisionsarbeiten wurde durch Vermittlung des Finanz-Ministeriums angestrebt. Die Evidenzhaltung des Fortschreitens der den Eisenbahn-Unternehmungen obliegenden diesfälligen Arbeiten wird durch Kenntnissnahme der von den Oberlandesgerichten an das Justiz-Ministerium zu erstattenden Quartalsberichten gefördert.

Aus verschiedenen Berichten und Vorlagen von Eisenbahn-Unternehmungen und politischen Behörden wurde entnommen, dass sowohl auf Seite der Bahngesellschaften als der politischen Behörden und auch bei den Gerichtsbehörden in mehrfacher Hinsicht verschiedenartige, zum Theile auch anscheinend unrichtige Anschauungen in

Betreff des Vorganges zum Zwecke der Ermittlung der Eisenbahn-Grundstücke nach dem Gesetze vom 19. Mai 1874 (R. G. Bl. Nr. 70) und der Ministerial-Verordnung vom 31. Mai 1874 (R. G. Bl. Nr. 87) bestehen. Dies gilt ebensowohl hinsichtlich des hiebei überhaupt zu beobachtenden formellen Vorganges, als hinsichtlich specieller, hier einschlägiger Gegenstände, wie namentlich in Betreff der Frage, in welchem Umfange der unbewegliche Eisenbahnbesitz als Gegenstand des Eisenbahnbuches zu behandeln ist, inwieweit daher Ausscheidungen einzelner Bestandtheile der von den Bahnunternehmungen erworbenen Grundflächen zulässig erscheinen, welche Grundstücke dagegen als Eisenbahn-Grundstücke anzusehen sind, inwieweit schon bei Verfassung der Mappen und Verzeichnisse der Eisenbahn-Grundstücke auf die vorerst noch, und zwar eben durch das Ermittlungsverfahren festzustellende Umfangsbegrenzung des in das Eisenbahnbuch gehörigen Bahnbesitzes Rücksicht zu nehmen und inwieweit eine Angabe der Vorbesitzer in den Ermittlungs-Operaten nothwendig oder zulässig erscheint. Ausser der diesfalls getroffenen Entscheidung einzelner streitiger Fälle wurden wiederholt allgemeine Weisungen und Belehrungen an die Bahngesellschaften und die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen erlassen. Eine solche Belehrung hatte speciell die Wahrung des staatlichen Heimfallsrechtes zum Gegenstande.

Im Wege des Einvernehmens mit den Ministerien der Justiz und des Innern wurde die entsprechende Einwirkung auf die Gerichte und die politischen Behörden versucht. Die eingeleiteten umfassenden Erhebungen über die Praxis der politischen Behörden führten zu der zunächst an das k. k. Justiz-Ministerium gerichteten Anregung, durch hinauszugebende allgemeine Weisungen, eventuell durch eine Nachtrags-Verordnung dahin zu wirken, dass ein möglichst gleichartiger Vorgang in Ansehung des fraglichen Verfahrens beobachtet und dadurch dieses selbst thunlichst beschleunigt werde. In dieser Beziehung waren die Verhandlungen mit den obgenannten Ministerien noch nicht abgeschlossen.

Wichtigere und principielle Entscheidungen und Verhandlungen in Eisenbahnbuch-Angelegenheiten betrafen ferner:

Die Ertheilung einer Frist im Ermittlungsverfahren an die niederösterreichischen Südwestbahnen mit Rücksicht darauf, dass die Bestimmungen des Eisenbahnbuch-Gesetzes für solche Bahnen, welche zur Zeit des Eintrittes der Wirksamkeit dieses Gesetzes noch nicht im Betriebe standen, hier zum ersten Male Anwendung zu finden haben;

das Bahnbestandblatt für den Bahnhof Salzburg, mit Rücksicht auf die Austragung der Eigenthums-Verhältnisse der beiden daselbst zusammentreffenden Linien der Kaiserin Elisabethbahn;

die Eintragung des der ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn gewährten Staatsvorschusses von 1,800.000 fl. im Eisenbahnbuche;

die Beendigung der Grundeinlösung auf der vom Staate erworbenen Dniesterbahn und Eintragung des die Theilstrecke Orló Landesgrenze der Tarnow-Leluchower Bahn betreffenden Betriebsvertrages im ungarischen Eisenbahngrundbuche;

Löschung der bücherlichen Einlage für die Eisenbahnlinie Troppau-Vlarapass;

Eintragung des staatlichen Heimfallsrechtes ob der Einlage für die Lundenburg-Grussbach-Zellerndorfer, sowie für die Bielitz Saybuscher Linie der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eisenbahnbauwesen. Die im Laufe des Jahres 1877 dem Betriebe übergebenen Bahnlinien (s. unten) sind nebst den wenigen, zu Ende des Jahres 1877 noch im Bau verbliebenen Bahnstrecken (die Staatsbahnlinien Tarvis-Pontafel, Kriegsdorf-Römerstadt und Donauuferbahn, die Strecke Scheibmühl-Schrambach der niederösterr. Südwestbahnen, die Verbindungsbahn Dux-Ladowitz der Dux-Bodenbacher Bahn, die Linie Bielitz-Saybusch der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann einige Bahnumlegungen, Geleiseanlagen u. a.) zugleich diejenigen Bahnlinien, welche im abgelaufenen Jahre die Thätigkeit des Handels-Ministeriums in Eisenbahnbau-Angelegenheiten vorwiegend in Anspruch nahmen. Zu den hierauf bezüglichen Verfügungen gehörten die Entscheidung über Varianten, Abänderung einzelner Projecttheile, Genehmigung der Hochbauprojecte, der Stationsanlagen u. s. w.; ferner die Anordnung von Localerhebungen oder politischen Begehungen, Ertheilung des Bauconsenses, Anordnung der technischen Prüfung oder technisch-polizeilichen Prüfung der vollendeten Bahnanlagen, sowie Ertheilung der Betriebsbewilligung.

Auf Grund der diesfälligen Amtshandlungen sind im Laufe des Jahres 1877 dem Betriebe übergeben worden:

Nr.	Eröffnete Bahnstrecke	Name der Eisenbahn	Datum der Eröffnung	Länge in Kilometern
1	Ossegg-Klostergrab . . .	Prag-Duxer Eisenbahn .	15. Mai	4·189
2	Halbstadt-Neusorge mit Verbindungsbahn in Halbstadt	Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Chotzen-Braunauer Linie . . .	15. Mai	3·241
3	Leobersdorf-Kaumberg .	Niederösterr. Südwestbahnen	1. September	31·900
4	Leobersdorf-Gutenstein .	Niederösterr. Südwestbahnen	1. September	32·772
5	Kaumberg-St. Pölten .	Niederösterr. Südwestbahnen	3. October	43·529
6	Siveric-Spalato mit Abzweigung von Perkovic nach Sebenico	Dalmatiner Staatsbahn .	4. October	104·865
7	Elbogen zur Station Elbogen-Neusattel der a. pr. Buschtiehrader Bahn	Elbogener Localbahn . .	15. October	5·310
8	Neuern-Eisenstein. . . .	Pilsen - Priesener Eisenbahn	20. October	33·763
9	Pöchlarn - Kienberg-Gaming	Niederösterr. Südwestbahnen	22. October	37·555
10	Steinach - Schärding mit Flügel Holzleithen-Thomasroith	Kronprinz Rudolf-Bahn, Salzkammergut-Linie .	23. October	178·874
	Gesammtlänge der im Jahre 1877 eröffneten Eisenbahnlinien .			475·998

Abgesehen von den oben summarisch angeführten Verfügungen in Eisenbahnban-Angelegenheiten ist mehrerer wichtigerer Entscheidungen und umfangreicher Verhandlungen auf dem Gebiete des Eisenbahnbauwesens, und zwar vor Allem hinsichtlich der auf Staatskosten zur Ausführung gelangenden, beziehungsweise schon erbauten Eisenbahnlinien, zu gedenken. Die Thätigkeit des Handels-Ministeriums ging hier zunächst im Allgemeinen dahin, dass programmmässig in jeder Hinsicht eine feste Basis geschaffen werde, welche für den Fall, als die staatliche Bauthätigkeit mehr in den Vordergrund treten und an Umfang zunehmen sollte, dem in einzelnen Fällen einzuhaltenden Vorgange zur Richtschnur zu dienen haben wird. So beschäftigte sich das Handels-Ministerium mit der Feststellung der Grundsätze für das Grundeinlösungsgeschäft, namentlich für Localbahnen, mit der Feststellung der Vorschrift für die Bauleiter und Bauführer, mit den Grundsätzen für ein allgemeines Bauvergebungs-Bedingnissheft, mit der Genehmigung der Unterbautypen und Brückenconstructionen für Localbahnen etc. im Allgemeinen.

Im einzelnen wurden mit Rücksicht auf den Stand der Bauarbeiten oder den erst einzuleitenden Bau eine Reihe von Verfügungen getroffen, welche besonders erwähnt zu werden verdienen.

So wurden an Projecten genehmigt: die Pläne für die Localbahn-Locomotiven, namentlich der Linien Kriegsdorf-Römerstadt und Unterdrauburg-Wolfsberg, sowie für die Hochbauten der Stationen auf der Kriegsdorf-Römerstädter Linie.

Auf Grund von Offertverhandlungen wurden vergeben:

Die Bauausführung für die Kriegsdorf-Römerstädter Eisenbahn und die Lieferung des Oberbaumateriales, der Warnungstafeln und der Fahrbetriebsmittel für dieselbe Linie;

bezüglich der Linie Tarvis-Pontafel die Ausführung des Unterbaues, des Oberbaues und der Wächterhäuser, die Lieferung der Schwellen und Extrahölzer, der Schienen und Schienen-Befestigungsmittel, der Bahnschranken und Warnungstafeln;

bezüglich der Donau-Uferbahn die Ausführung des Baues für die Theilstrecke von Kilometer 3·6 bis Nussdorf;

bezüglich der Dniesterbahn die Lieferung der Eisenconstructionen für Brücken und die Lieferung von Stahlschienen;

Mit Rücksicht auf die oft grosse Dringlichkeit solcher Fragen wurde übrigens die Direction für Staatseisenbahnbauten ermächtigt, selbstständig in minder wichtigen Fällen den Accordweg zu betreten.

Bezüglich der bereits dem Betriebe übergebenen Tarnow-Leluchower Eisenbahn, der Rakonitz-Protiviner Bahn, der Istrianer und Dalmatiner Bahnen fand die Collandirung, beziehungsweise Nachcollandirung, die Prüfung einer grossen Anzahl von Abrechnungen und Schlussrechnungen, sowie deren Genehmigung statt, ferner machten besondere Verhältnisse in einigen Ausnahmsfällen die verhandlungsmässige Begleichung von Differenzen, die mit Bauunternehmern entstanden waren, nothwendig.

Das Grundeinlösungsgeschäft bot ebenfalls Veranlassung zu besonderen Verfügungen, und wurden insbesondere für die Linien Kriegsdorf-Römerstadt, Tarvis-Pontafel und Unterdrauburg-Wolfsberg Grundeinlösungscommissäre bestellt. Die Verhandlungen wegen der Beitragsleistungen seitens der Interessenten für die Linien

Mürzzuschlag-Neuberg, Unterdrauburg-Wolfsberg und Erbersdorf-Würbenthal wurden nicht ohne Erfolg geführt, desgleichen die Verhandlungen mit dem Stifte Klosterneuburg und der Donauregulirungs-Commission bezüglich der Grundabtretung für die Donauuferbahn.

Noch sind zu nennen die auf den Abschluss von Feuerversicherungsverträgen für die Dalmatiner-, Dniester- und Tarnow-Leluchower-Bahn Bezug nehmenden Verhandlungen, die Verfügungen wegen Herstellung einer Wasserleitung in Sebenico zur gemeinschaftlichen Benützung durch die Gemeinde Sebenico und die Dalmatiner Bahn, ferner wegen Wiederherstellung der alten römischen Wasserleitung in Spalato zur gemeinschaftlichen Benützung für die Gemeinde und Station Spalato, wegen Herstellung eines Directions- und Beamtenwohngebäudes in Spalato, wegen Sicherstellung der Ausführung der Zufahrtsstrassen für die Linie Unterdrauburg-Wolfsberg, wegen Herstellung eines Restaurationsgebäudes in der Station Divazza für Rechnung des Istrianer Eisenbahnfondes, endlich die Verhandlungen wegen Herstellung einer Schleppbahn von der Station Pola zum Seearsenale daselbst für Rechnung desselben Eisenbahnfondes.

In Bezug auf die öffentlichen Privatbahnen sind ausser den oben summarisch erwähnten Verfügungen noch im Allgemeinen die zahlreichen, auf fast allen Eisenbahnen vorkommenden, den Zeitbedürfnissen entspringenden Herstellungen (z. B. Adaptirungen, Errichtung von Magazinen, Badevorrichtungen, Depotplätzen etc.), welche eine prüfende und genehmigende Amtshandlung erheischen, hervorzuheben. Einen besonderen Platz nehmen in dieser Kategorie von Fragen die Reconstructionen und Auswechslungen von Brücken ein. So wurde auf der Böhmischen Westbahn die Ersetzung der Schiffkorn'schen Brücken durch Fachwerkbrücken vollendet, und geht die Auswechslung der Schiffkorn'schen Brücken auf der Carl Ludwig-Bahn ebenfalls dem Abschlusse entgegen.

Ein besonderes Augenmerk wird der Herstellung definitiver Brücken gewidmet und ist in dieser Richtung ein bedeutender Fortschritt, namentlich bezüglich der Ungarischen Westbahn, der Ersten Ungarisch-galizischen Eisenbahn und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn zu verzeichnen.

An besonderen Massregeln sind die erfolgten Collaudirungen, respective Nachcollaudirungen namhaft zu machen.

Solche wurden angeordnet und vollzogen hinsichtlich einiger Baulichkeiten am Bodenbacher Bahnhofe der österreichischen Staatseisenbahngesellschaft, auf den Strecken Lemberg-Stryj und Stryj-Stanislau der Erzherzog Albrechtbahn, auf den Ergänzungslinien der galizischen Carl Ludwig-Bahn, hinsichtlich der Umlegung der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei Seibersdorf und Floridsdorf, bei den in Folge der Ueberschwemmung des Jahres 1874 in der Umgebung von Retz nothwendig gewordenen grossen Objecten im Damme der Oesterreichischen Nordwestbahn, hinsichtlich der Strecke Villach-Tarvis der Kronprinz Rudolf-Bahn, der Strecken Linz-Gaisbach und Mauthausen-Prägarten, sowie des Administrationsgebäudes der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Wien, endlich hinsichtlich der Strecke Pilsen-Eisenstein der Pilsen-Priesener Eisenbahn.

Vom Standpuncte des staatlichen Oberaufsichtsrechtes wurden bei den vom Staate garantirten oder subventionirten Bahnen zahlreiche Offerte und Lieferungsverträge, Baurechnungen und Abrechnungen mit den Bauunternehmungen

geprüft und genehmigt, bei solchen, wie auch bei Bahnen, welche keine staatliche materielle Unterstützung geniessen, Anträge auf Veränderungen in den Sicherheitsmassnahmen (Verminderung der Wächterposten, Veränderung der Absperrvorrichtungen etc.) genauer Prüfung unterzogen.

Besonders sind noch hervorzuheben: die Prüfung der Rechnungen für Baulichkeiten am Bodenbacher Bahnhofe, die Prüfung des Abrechnungselaborates für die Korneuburger Schleppbahn und für das Transitmagazin der Oesterreichischen Nordwestbahn, die Genehmigung eines neuen Schienenprofiles für die Mährische Grenzbahn, die Zulassung des Versuches mit eisernem Oberbaue auf Strecken der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft, der Oesterreichischen Nordwest- und Kaiser Franz Josef-Bahn, die Prüfung der Geldbedarfsvoranschläge und Monatsrechnungen, die Verhandlungen wegen der Geldgebahrung, sowie aller auf die Bauführung bezugnehmenden Angelegenheiten bei den niederösterreichischen Südwestbahnen, der Linie Pilsen-Eisenstein der Pilsen-Priesener Bahn, der Linie Brüx-Klostergrab der Prag-Duxer Eisenbahn, die Genehmigung verschiedener Baurechnungen der Kaiser Franz Josef-Bahn, die Genehmigung der Reconstruction der Wasserbeschaffungs-Anlagen auf der Kaiser Franz Josef-Bahn, Genehmigung des Vertrages zwischen der Kronprinz Rudolf-Bahn und Kaiserin Elisabeth-Bahn wegen Betriebführung auf der der letzteren gehörigen Strecke Selztbal-Steinach durch die Kronprinz-Rudolfbahn, die Verhandlungen wegen Baunlegungen an der Kronprinz Rudolf-Bahn, die Prüfung der Abrechnung derselben Bahn mit der Anglo-österreichischen Bank bezüglich der Linie Weyer-Rottenmann, die Behandlung der Angelegenheit wegen Rückstellung der Caution für die Salzburg-Tiroler Strecke der Kaiserin Elisabeth-Bahn an die Bauunternehmung.

Auch die Frage der Grundeinlösung und der Steuerabschreibung, welche selbst bei Bahnen, die schon eine Reihe von Jahren im Betriebe stehen, nicht geregelt erscheint, bot reichlich Stoff für die Intervention des Handels-Ministeriums, ebenso die von einzelnen Bahnen angeregten Abverkäufe von seinerzeit eingelösten, für Bahnzwecke aber dann entbehrlich gewordenen Grundstücken.

Zu den wichtigeren administrativen Verfügungen gehören im Allgemeinen die zahlreichen Entscheidungen, welche sich auf die Verpflichtungen der Eisenbahnen nach §. 10 *b, c, d* des Eisenbahn-Concessionsgesetzes beziehen, und Vorkehrungen zum Schutze der Anrainer, z. B. wegen Feuers- oder Wassergefahr, die Herstellung von entsprechenden Ersatzcommunicationen, Ausführung von Einfriedungen u. dgl. betreffen.

Namentlich sind hier folgende Massnahmen hervorzuheben:

Die Gestattung der Verschüttung einzelner provisorischer Objecte im Damme der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft im Gebiete des k. k. Praters und am linken Donauufer, welche nach Vollendung der Donauregulirungsarbeiten bei Wien für Inundationszwecke entbehrlich geworden sind, die Verfügungen wegen entsprechender Ueberführung der Döblerhofgasse in Simmering über die Schlachthausbahn; die Verhandlungen wegen Herstellung der Zufahrtsstrassen zu den Bahnhöfen der niederösterreichischen Südwestbahn (insbesondere der Station Scheibbs), wegen Bildung einer Concurrenz zur Herstellung von Zufahrten für die Salzkammergutbahn im Allgemeinen, für die Stationen Suben und Steg insbesondere, für die Zufahrten zum Linzer Bahnhofe und zu der auf der Strecke Wels-Simbach gelegenen Station Altheim-Obernberg der

Kaiserin Elisabethbahn, die Entscheidung bezüglich der Mitbenützung der Zufahrtsstrasse der böhmischen Westbahn in Pilsen für das neue Aufnahmsgebäude der Pilsen-Priesener Bahn, die Verfügungen wegen der Anschlüsse der Dux-Bodenbacher Bahn an die Pilsen-Priesener Bahn bei Ladowitz, ferner an die Prag-Duxer Bahn zwischen Bruck und Oberleitensdorf und ebenfalls bei Ladowitz, die Verfügungen wegen Herstellung der Zollamtslocalitäten in Salzburg und am neuen Bahnhofe in Triest, wegen Einbeziehung der Moli und des Quais des Bassins I im neuen Hafen in Triest in das Zollgebiet, endlich wegen Herstellung der Betriebsanlagen und Geleise im neuen Hafen Triests, die Entscheidung wegen Uebergabe hergestellter Communicationen längs der Ersten Ungarisch-galizischen Eisenbahn und längs der Strecke Reichenberg-Seidenberg der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Die im Einvernehmen mit anderen Ministerien gepflogenen Verhandlungen betrafen alle principiellen Massnahmen, welche ein gleichmässiges Vorgehen für die Ministerien selbst oder für die Unterbehörden bezwecken, dann jene Entscheidungen, die mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der in Betracht zu ziehenden Interessen die Mitwirkung der Fachbehörden erheischten.

Hervorzuheben sind die Verhandlungen mit dem Ministerium des Innern wegen Verpflichtung zur Vorlage der Pläne an die k. k. General-Inspection von Seite der zur Ertheilung von Bauconsensen für Bauten in der Nähe von Eisenbahnen berufenen Behörden, wegen Reform der Salzburger Bauordnung und wegen Abänderung des Eisenbahn-Zufahrtsstrassengesetzes für Steiermark;

die Verhandlungen mit dem Finanz-Ministerium bezüglich der Reform in der Verrechnung der Kosten von Herstellungen in der Strecke Bodenbach-Sächsische Grenze, wegen Steuerbefreiung hinsichtlich der Hochbauten auf Staats-Eisenbahnen und wegen eventueller Einstellung der Kosten für Erweiterungs- und Ergänzungsbauten, welche aus Verkehrsrücksichten bei einzelnen Bahnen unaufschieblich sind, in die Betriebsrechnung gegen Rückerstattung aus Specialfonden;

die Entscheidungen, welche im Einvernehmen mit dem Ackerbau-Ministerium getroffen wurden, weil die Eisenbahninteressen mit Fragen concurrirten, welche nach dem Wasserrechts-, Forst- oder Berggesetze zu beurtheilen waren.

Eisenbahn-Betriebswesen. Die seit einer Reihe von Jahren anhängigen Verhandlungen über die Durchführung der Tarifreform im Gesetzgebungswege ist bisher noch immer nicht vollständig zum Abschlusse gelangt, indem im Laufe dieses Jahres lediglich das Gesetz vom 15. Juli 1877, über die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen perfect und im R. G. Bl. Nr. 64 veröffentlicht wurde, wogegen jenes über die Gütertarife noch immer in parlamentarischer Behandlung verblieben ist.

Demgemäss war es Aufgabe des Handels-Ministeriums, die Durchführung dieses Personentarifs-Gesetzes durch Verhandlungen mit den einzelnen Bahnen in Angriff zu nehmen. Dies geschah zunächst bezüglich jener Bahnverwaltungen, welche sich laut ihrer Concessions-Urkunden der gesetzlichen Regelung der Tarife zu unterziehen haben und für welche gegenüber den concessionsmässigen Bestimmungen durch Erhöhung der Personen-Einheitssätze oder Aufhebung der IV. Wagenclasse aus diesem Gesetze besondere Vortheile erwachsen.

Das Ergebniss der Verhandlungen mit jeder Bahngesellschaft wurde in ein protokollarisches Uebereinkommen aufgenommen, das in den meisten Fällen aus zwei Protokollen besteht. In dem ersten Protokolle sind die Bestimmungen des Personentarifs-Gesetzes, insoweit sie auf die betreffende Bahn Anwendung zu finden haben, möglichst wörtlich enthalten, und ist in dasselbe in Gemässheit der Resolution des Abgeordnetenhauses vom 1. Juni 1877 auch der Grundsatz aufgenommen, dass (im Personen-Verkehre) auf einer und derselben Verkehrslinie in derselben Verkehrsrichtung und unter den gleichen Bedingungen die Gesammt-Transportkosten für eine näher gelegene Station nicht höher sein dürfen als für eine entferntere. Hierzu kommt noch zu bemerken, dass der Fahrpreis I. Classe nicht, wie es nach dem Gesetze zulässig gewesen wäre, mit 5 kr., sondern nur mit $4._{8}$ kr. pro Person und Kilometer normirt worden ist.

Dieses erste Protokoll, welches die eine Aenderung der Concessions-Urkunden mit sich bringenden Vorschriften enthält, wurde jeweilig als Kundmachung in das Reichs-Gesetzblatt aufgenommen. In dem zweiten Protokolle, welches als Durchführungs-Protokoll bezeichnet werden kann, sind bei jeder Bahn jene Strecken bezeichnet, auf welchen lediglich gemischte Züge verkehren, und rücksichtlich welcher die betreffende Gesellschaft vom Handels-Ministerium, vermöge der dem letzteren im Gesetze vom 15. Juli 1877 eingeräumten Befugniss, von der Ermässigung des Fahrpreises für gemischte Züge enthoben wird. Ferner wurde in Folge eines von Seite vieler Handelskreise geltend gemachten Wunsches den Bahnen bei diesem Anlasse die Verpflichtung auferlegt, über Verlangen des Handels-Ministerium abweichend von den Bestimmungen des Betriebsreglements das Gewicht bei Wagenladungs-Gütern nicht von 100 zu 100 sondern von 10 zu 10 Kilogramm abrunden zu lassen. Endlich haben sich die Bahngesellschaften in diesem Protokolle auch verbindlich gemacht, die von der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ermittelten Betriebslängen als Basis ihrer Tarifberechnung anzunehmen. Dies involvirt insoferne eine Begünstigung des Publikums, als früher bei Endstationen ohne eigene oder fremde Fortsetzung bis zum Ende der benutzten Geleise gerechnet werden durfte, während die obigen Betriebslängen auch in diesem Falle nur bis Mitte der Aufnahmsgebäude gerechnet sind, so dass in vielen Fällen eine Herabminderung der Tariflänge eintritt. Im Uebrigen enthalten die Protokolle Nr. II je nach den auf den einzelnen Bahnen obwaltenden Verhältnissen, verschiedene Durchführungs-Verfügungen.

Auf Grund der im obigen Sinne gepflogenen Verhandlungen sind die im Personentarifs-Gesetze normirten neuen Personentarife in Wirksamkeit getreten: auf der mährischen Grenzbahn am 15. September 1877, auf der österreichischen Nordwest- und der süddnorddeutschen Verbindungsbahn am 15. October 1877, auf der alten Linie der Kronprinz Rudolf Bahn am 1. November und auf der Salzkammergut-Bahn am Tage der Eröffnung derselben, auf der Buschtiehrader Bahn am 1. Januar 1878, auf der mährisch-schlesischen Centralbahn am 1. Januar 1878, endlich auf den niederösterreichischen Südwestbahnen von dem Tage der Eröffnung der einzelnen Linien.

In Folge des vorletzten Absatzes des Artikel I des Personentarif-Gesetzes fand das Handels-Ministerium weiters Veranlassung, die Verzeichnisse der von solchen Bahnen, welche die Staatsgarantie beanspruchen, auszufolgenden permanenten Freikarten einer

Revision zu unterziehen und war dasselbe hierdurch in die Lage versetzt, eine ausgiebige Reducirung der Permanenz-Freikarten nicht allein für Privatpersonen, sondern auch für Organe der General-Inspection, der Post- und Telegraphen-Anstalt, sowie für Finanzorgane zu veranlassen.

Die hierbei massgebenden, den Bahnverwaltungen bekannt gegebenen Principien waren, dass von nun an Jahres-Freikarten nur an jene Personen hinausgegeben werden dürfen, welche *a)* sich in geschäftlichen Beziehungen zur betreffenden Eisenbahn befinden, so dass die Freikarte eine andere Form der theilweisen Entlohnung für zu leistende Dienste bildet; *b)* wo das rein commercielle oder sonst geschäftliche Interesse der Bahn mit dem häufigen Befahren derselben durch die betreffende Persönlichkeit verbunden ist, oder wo *c)* eine Schenkung, *d)* eine Entlohnung für geleistete Dienste *e)* ein Vertragsverhältniss, *f)* eine früher gemachte bindende und nicht leicht zurückzunehmende Zusage vorliegt, *g)* wo ausländische Functionäre, welchen bisher Jahres-Freikarten gewährt waren, ein amtliches Interesse an dem Befahren der Bahn haben können.

Die Weiterentwicklung des Frachtentarifs bestand im Wesentlichen darin, dass mancherlei Härten in der Tarifirung, wie sich selbe in den Tarifen vom 1. October 1876 nachträglich herausstellten, zur Ausgleichung gelangten. Dies gilt insbesondere rücksichtlich der Tarifirung von Borke, Heu und Stroh, Holzkohlen, Torf und Torfziegel, Bettfedern.

An neuen Local-Tarifen sind im Laufe dieses Jahres in Wirsamkeit getreten der Tarif der Niederösterreichischen Südwestbahnen, der Dalmatiner Staatsbahn und der Wiener Verbindungsbahn.

Der Tarif der Dalmatiner Staatsbahn schliesst sich vorläufig nicht an den allgemeinen Reformtarif an, vielmehr wurde mit Rücksicht auf die isolirte Lage der Bahn und die ganz exceptionellen Verhältnisse Dalmatiens, welche gar kein Urtheil über die Bedürfnisse des dortigen Verkehres im Vorhinein zuliessen, lediglich eine Stückgut-Classe für gewöhnliches und eine für sperriges Gut, nebst einem Special- und Ausnahme-Tarife für mineralische Kohle aufgestellt, und die Weiterentwicklung mit Rücksicht auf den Bedarf durch neue Special- und Ausnahme-Tarife in Aussicht genommen, was denn auch seit der Eröffnung in erforderlichem Masse erfolgt ist.

Bei Aufstellung des neuen Tarifes der Wiener Verbindungsbahn wurde an dem Grundsatze festgehalten, dass die Hauptleistung auf einer Verbindungsbahn nicht von der Durchfahrung einer kürzeren oder längeren Strecke derselben abhänge, sondern in der hiervon unabhängigen umständlicheren Manipulation liege. Aus diesem Grunde wurde denn auch für die verschiedenen Relationen der eigentlichen Wiener Verbindungsbahn (exclusive der Verbindung mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn) nur ein gleicher Frachtsatz für jede Tarifclasse des Reformtarifes aufgestellt.

Der Getreide-Transport wurde durch tarifarische Massnahmen nach Möglichkeit unterstützt. Abgesehen davon, dass die Bahnverwaltungen über höhere Veranlassung die Verfügung getroffen haben, dass für Getreide-Transporte im Verkehre der österreichisch-ungarischen Bahnen untereinander und im Local-Verkehre der meisten derselben bis auf Weiteres kein höherer Agiozuschlag als 5% zur Einhebung zu gelangen hat, abgesehen ferner von den zahlreichen Neuaufstellungen von Getreide-Verbandtarifen

mit dem Auslande, auf welche der Regierung wohl nur indirecte ein Einfluss zusteht, ging das Bestreben insbesondere dahin, den für den Getreideverkehr so wichtigen Umschlag im Wiener städtischen Lagerhause nach Thunlichkeit zu fördern.

Nachdem nämlich schon am 15. Januar 1877 eine nicht unbedeutende Tarifermässigung für die Zu- und Abfuhr nach und von dem Wiener Lagerhause eingetreten war, wurden zu Ende dieses Jahres noch weitergehende Begünstigungen vereinbart, indem insbesondere die Gebühr der Donau-Uferbahn von fl. 2.20 auf fl. 1.50 per Wagen ermässigt, und auch von den übrigen betheiligten Bahnen anderweitige Begünstigungen gewährt wurden.

Nicht unbedeutende Schwierigkeiten veranlasste die Frage, betreffend das im directen Verkehre mit dem Auslande einzuführende Tarif-System. Die Durchführung der Tarifreform in Oesterreich-Ungarn einerseits und in Deutschland andererseits machte die ohnehin nur mehr im Hinblicke auf diese Eventualität hinausgeschobene Umarbeitung der durch die Unzahl von Nachträgen, theilweise schon in einen ganz chaotischen Zustand gerathenen einzelnen Verbandtarife mit dem Auslande unumgänglich nothwendig. Mit Zustimmung des Handels-Ministeriums wurde zu diesem Behufe auch ein aus dem österreichischen und deutschen Tarif-Systeme combinirtes System aufgestellt, welches bisher jedoch nur in dem österreichisch-sächsischen Verband-Verkehre zur Annahme gelangte. Dagegen stiess die Einführung desselben in dem übrigen Verkehre mit und über Deutschland vorläufig noch auf den Widerstand der k. preussischen, sowie der k. bayerischen Regierung, welche die Aufstellung einer allgemeinen Wagenladungs-Classe auch in den Verbandverkehren und somit ein vollständiges Aufgeben des österreichischen Tarif-Systemes verlangen.

Die allgemeine Einführung des metrischen Masses und Gewichtes machte auch die Aufstellung eines neuen **Militärtarifes** nothwendig. Dieser Anlass wurde von der Militärverwaltung benützt, um mit den Bahnen ein neues Militärtarifs-Uebereinkommen, welchem auch das Handels-Ministerium rücksichtlich der Staatsbahnen beigetreten ist, mit Giltigkeit vom 1. Januar 1878, vorläufig auf die Dauer von fünf Jahren abzuschliessen.

In diesem Uebereinkommen ist eine Reihe von Zugeständnissen, die von den Bahn-Gesellschaften seit dem Abschlusse der früheren Uebereinkommen eingeräumt worden waren, vertragsmässig festgestellt worden. Ferners sind in einem Anhange zu demselben jene Begünstigungen aufgenommen, welche die Bahn-Gesellschaften bei ausserdienstlichen Reisen von Militärpersonen gewähren. In dieser Beziehung haben sich die Verwaltungen insbesondere bereit erklärt, die Benützung der I. und II. Wagenclasse bei ausserdienstlichen Reisen gegen Lösung halber Billets der betreffenden Classe, statt wie früher gegen Lösung ganzer Billets II., beziehungsweise III. Classe zu gestatten.

Auf Grund dieses Militärtarifs-Uebereinkommens wurde sohin ein neuer, für sämmtliche Bahnen vollkommen einheitlicher Militärtarif mit Gebühren-Berechnungs-Tabellen ausgearbeitet, und ist als Ergänzung zu demselben ein eigenes, die Kilometerzeiger aller Bahnen umfassendes Buch herausgegeben. Die verschiedenen Verbindungsbahnen sind, um die Einheitlichkeit nicht zu stören und doch ein der schwierigeren Leistung entsprechendes Aequivalent zu bieten, mit einer erhöhten Kilometerzahl eingestellt.

Beim Abschlusse des Militärtarifs-Uebereinkommens hat übrigens auch das Reichs-Kriegsministerium wesentliche Zugeständnisse gemacht. So hat dasselbe insbesondere in Folge Anregung des k. k. Handels-Ministeriums gestattet, die im Personentarifs-Gesetze vom 15. Juli 1877 gewährte Begünstigung der $1^1/_2$fachen Längenberechnung von Steigungen von $15^0/_0$ und darüber auch im Militärtarife, jedoch nur rücksichtlich jener Bahnen anzuwenden, auf welchen das genannte Gesetz zur Durchführung gelangt. Ferner wurde auch laut Artikel 18 dieses Uebereinkommens die von den Bahnverwaltungen schon seit Langem angestrebte Gebühren-Creditirung eingeführt.

Von singulären Verfügungen rücksichtlich der Militärtarife ist nur der Handelsministerial-Erlass vom 8. Mai 1877 zu erwähnen, laut welchem bei militär-ärarischen Sendungen ein Frachtbrief-Stempel nicht zur Einhebung zu gelangen hat.

Finanzielle Angelegenheiten. Die im vorigen Jahre in provisorischer Weise eingeführte Behandlung der Betriebsrechnungen in einer gemischten Commission erhielt in diesem Jahre ihre definitive Gestaltung. Mit Verfügung vom 19. Januar 1877, wurde nämlich behufs beschleunigter Prüfung der rückständigen Betriebsrechnungen garantirter Bahnen, unter Berücksichtigung der einverständlich mit dem k. k. Finanzministerium festgestellten Grundsätze eine eigene Commission (Garantierechnungs-Commission) ins Leben gerufen, welche aus dem General-Director des österreichischen Eisenbahnwesens, als Vorsitzendem, unter Beiziehung eines oder mehrerer Vertreter des Handels-Ministeriums, dann aus einem Vertreter des Finanz-Ministeriums und dem Vorstande der Abtheilung IV der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen besteht. In dieser gemischten Commission werden die vordem im Correspondenzwege zwischen den Ministerien ausgetragenen Anstände berathen und Schlussanträge an Ihre Excellenzen den k. k. Handelsminister und den k. k. Finanzminister gestellt. Die Thätigkeit der Commission erstreckt sich nicht nur auf die Feststellung der Betriebsrechnungen, sondern auch auf die Ermittlung des garantirten Reinertrages, sofern letzterer nicht im Gesetze beziffert, sondern auf Grund der factischen Bauauslagen oder Baulängen u. s. w. zu bestimmen ist. Nach Umständen finden auch Verhandlungen und Vereinbarungen mit Vertretern der betheiligten Bahngesellschaft statt.

In dieser Weise wurden behandelt: die Betriebsrechnungen des Ergänzungs-Netzes der österreichischen Staatsbahn-Gesellschaft von 1872 bis 1876, der Kaiser Franz Josef-Bahn von 1868 bis 1875, der Galizischen Carl-Ludwig Bahn von 1873 bis 1875, der Kaiserin Elisabeth Hauptbahn von 1872 bis 1875, der Salzburg-Tiroler Bahn von 1875, der Linz-Budweiser Bahn von 1873 bis 1875, endlich der Erzherzog Albrecht Bahn von 1873 bis 1875. Von diesen Rechnungen sind jedoch definitiv erledigt nur jene der Carl Ludwig-Bahn, der österreichischen Staatsbahn-Gesellschaft, der Kaiser Franz Josef-Bahn und der Erzherzog Albrecht-Bahn pro 1873, wogegen rücksichtlich der Entscheidung über die Rechnungen der Kaiserin Elisabeth Bahn von der Verwaltung eine Reihe von Vorstellungen eingebracht und auch eine Klage bei dem Verwaltungs-Gerichtshofe anhängig gemacht wurde.

In Vorberathung waren die Rechnungen der Ungarischen Westbahn, der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, der österreichischen Nordwestbahn und der süd-norddeutschen Verbindungsbahn, der Mährischen Grenzbahn und der Kronprinz Rudolf-Bahn.

Was die neu einlangenden Betriebsrechnungen anbelangt, so werden dieselben, um die Beschwerden der Bahnen wegen Verzögerung in der Anweisung der Restguthaben hintanzuhalten, dermalen so behandelt, dass sie seitens der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen einer vorläufigen cursorischen Prüfung unterzogen werden, auf deren Grundlage dann, vorbehaltlich des Resultates der definitiven Rechnungs-Prüfung, provisorische Vorschüsse angewiesen werden.

Die Frage der Bedeckung der Betriebs-Deficite ist durch Gesetz vom 14. December 1877, (R. G. Bl. Nr. 112, §. 1) geregelt.

Ebenso wurde die Art der Verbuchung der Garantie-Vorschüsse für den Frühjahrs-Coupon neu gestaltet.

Den die Staatsgarantie geniessenden Eisenbahnen ist nämlich in der Regel in den Concessions-Urkunden unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnungen zu pflegenden Abrechnung die Leistung von Garantie-Vorschüssen zur Deckung der verfallenen Actien- und Obligationen-Coupons nach Massgabe der auf Grund des Erträgniss-präliminars richtig gestellten Erfordernisses zugesichert.

Der Vorgang, der sich auf Grund dieser Bestimmung bezüglich der Leistung von Abschlagszahlungen für jene Obligationencoupons, welche in den ersten Monaten des Jahres fällig sind und deren Laufzeit in zwei Betriebsjahre übergreift (sogenannte Frühjahrcoupons), herausgebildet hatte, bestand darin, dass der zur Deckung dieser Coupons erforderliche Vorschuss in seinem gesammten Betrage dem laufenden Betriebsjahre zugerechnet wurde, wiewohl es offenbar ist, dass ein Theil des geleisteten Vorschusses, und zwar nach Massgabe der Laufzeit der Coupons im Vorjahre auf das letztere entfällt und auch bei der endgiltigen Feststellung des Garantie Zuschusses für dasselbe in Rechnung gezogen werden muss.

Zur Vermeidung der hieraus möglicherweise entstehenden Unzukömmlichkeiten sind die betheiligten Ministerien der Finanzen und des Handels, über Antrag der Garantierechnungs-Commission vom 15. März 1877, übereingekommen, bei der Flüssigmachung, beziehungsweise Vorschreibung der betreffenden Couponvorschüsse zu unterscheiden und auseinanderzuhalten, welcher Betrag des Vorschusses auf das Vorjahr und welcher Betrag für das laufende Jahr zu entfallen hat. Hiebei wird daher in Hinkunft von der für den Frühjahrscoupon geleisteten Abschlagszahlung dem Vorjahre der ganze, nach Massgabe der Laufzeit der Coupons in demselben entfallende Betrag (die Bruttotangente) zur Last geschrieben, wogegen bezüglich des laufenden Jahres die Betriebsergebnisse desselben entsprechend in Anschlag gebracht werden.

Im Uebrigen erstreckte sich die Thätigkeit in finanziellen Angelegenheiten wie in den verflossenen Jahren auf die Prüfung der Gesuche der einzelnen Bahnverwaltungen um Anweisung von Vorschüssen zur Bedeckung der jeweilig fälligen Coupons, sowie auf die Fixirung der in das Präliminare pro 1878 aufzunehmenden, beziehungsweise in dem betreffenden Staatsvoranschlage anzusprechenden Garantie-Beträge.

In Hinsicht auf das Eisenbahn-Betriebsreglement ist die bereits im Vorjahre eingeleitete Abänderung des §. 48, nach welcher die singulären von dem deutschen Reglement abweichenden Bestimmungen über den Transport von Pulver und anderen

explodirbaren Präparaten ausgeschieden und in einen besonderen Anhang zum Betriebsreglement zusammengefasst werden sollten, zur Durchführung gelangt.

Gleichzeitig wurde der genannte Paragraph in Conformität mit dem deutschen Reglement durch Ausschliessug des Transportes von Collodiumwolle, ferner durch Aufnahme von Bestimmungen über den Transport von Chloroform, Mirbanöl, hochbeschwerten Cordonnet-, Souple-, Bourre de soie- und Chappe-Seiden in Strängen, dann von gemahlener Holzkohle etc. ergänzt, und ist dieser Paragraph in seiner neuen mit dem deutschen Reglement nunmehr übereinstimmenden Fassung als I. Nachtrag zum österreichischen Eisenbahn-Betriebsreglement hinausgegeben worden.

Eine äusserst wichtige Abänderung des Betriebsreglements wurde ferner dadurch angebahut, dass nach vorhergegangener Anhörung der Bahnverwaltungen und der übrigen betheiligten Factoren aus dem Handelsstande etc. mit der deutschen Reichs-Regierung ein neues Frachtbrief-Formular vereinbart worden ist, welches voraussichtlich mit Beginn des nächsten Jahres in Wirksamkeit treten wird. Das unterscheidende Merkmal dieses Formulars liegt darin, dass die sämmtlichen Rubriken des jetzigen Formulars, für welche dermalen vier Seiten in Anspruch genommen werden, auf einer Seite oder eigentlich auf den beiden inneren Seiten des dermaligen Formulars vereinigt werden, so dass der Inhalt des Frachtbriefes mit einem Blicke übersehen werden kann und insbesondere das bei der Calculation so zeitraubende und zu Fehlern den Anlass gebende Umblättern, um den Inhalt und das Gewicht der Sendung zu ersehen, ganz entfällt.

Auf das Betriebsreglement beziehen sich ausserdem noch einige principielle Entscheidungen des Handelsministeriums. So wurde anlässlich eines speciellen Falles der Grundsatz ausgesprochen, dass eine Verweigerung der Ausfolgung von Bahnhofs-Eintrittskarten nur in jenen Fällen statthaft erscheint, in welchen auch die Verweigerung einer Fahrkarte zulässig ist.

Ferner wurde mit Erlass vom 28. Juni 1877 die Berechtigung der Bahnen zur Einhebung einer Aufnahmsschein-Gebühr einer genaueren Definition unterzogen, und ist die Beschwerde einer Reihe von Wiener Spediteuren gegen die Avisirung anlangender Sendungen durch die Transports-Gesellschaft, als nach dem Betriebs-Reglement unbegründet zurückgewiesen worden. Ausserdem erging noch ein Erlass vom 24. Juni 1877, betreffend die Beschaffenheit jener Nummerncoupons, welche von manchen Aufnahms-Expediten bei Uebernahme der Frachtbriefe ausgegeben werden und gegen deren Zurückstellung erst die Ausfolgung der Aufnahmsscheine erfolgt, dessgleichen ein Erlass vom 7. December 1877, mit welchem den Bahnverwaltungen eine sorgfältige Ueberstempelung der Frachtbrief-Stempel anempfohlen wird.

Auch wurden über Wunsch der Bahnverwaltungen Verhandlungen über die Erhöbung des von denselben nicht zu vertretenden Calos bei Mais- und Reps Sendungen eingeleitet.

Endlich ist noch zu erwähnen, dass Seitens einiger Handels- und Gewerbekammern über nicht entsprechende Ausführung des §. 53 des Eisenbahn-Betriebsreglements in der Richtung geklagt wurde, dass einzelne Bahnverwaltungen anlässlich der Ermittlung der bei Tarifberechnungen zu viel erhobenen Beträge, nicht mit der erforderlichen Genauigkeit vorgehen und dieselben auch den benachtheiligten Parteien nicht entsprechend avisiren. Hieran knüpften diese Handels- und Gewerbekammern die Bitte, dass es ihnen

gestattet werden möge, eigene autorisirte Frachtbrief-Revisions-Bureaus zu errichten und dass die Bahnverwaltungen beauftragt werden sollten, ihnen zu diesem Behufe sämmtliche interne und Verbandtarife in je einem Exemplare zu übermitteln. Hierauf wurde den Handels- und Gewerbekammern mit Erlass vom 26. October 1877 zwar eröffnet, dass die Errichtung solcher Revisions-Bureaux eine lediglich interne Sache jeder Handelskammer ist; es wurde jedoch, da sich nicht verkennen liess, wie wichtig für jede Handelskammer die Kenntniss der Tarife der ihr Gebiet durchziehenden Eisenbahnen sein muss, dem letzteren Verlangen insoweit stattgegeben, dass die Bahnverwaltungen aufgefordert wurden, allen Handels- und Gewerbekammern, deren Gebiet sie durchziehen, je ein Exemplar jener Tarife zu übermitteln, welche für dieselben von Interesse sein können.

Mit Rücksicht auf das Eisenbahn-Transportswesen sind von Wichtigkeit die mit Handels-Ministerialerlass vom 15. September 1877 eingeleiteten, jedoch im Berichtsjahre nicht zum Abschlusse gelangten Verhandlungen wegen ausgedehnterer Einführung der directen Personen- und Gepäcks-Expedition im Verkehre der einzelnen Bahnen untereinander.

Dem Lebensmittel-Transporte, insbesondere nach Wien, wurde nach wie vor eingehende Aufmerksamkeit gewidmet. So wurden am 1. März 1877 die directen Viehzüge mit circa 54stündiger Fahrzeit von Czernowitz nach Wien eingeführt und sind gleichzeitig Verhandlungen wegen weiterer Herabsetzung der Fahrtdauer auf circa 50 Stunden eingeleitet werden, deren Verlauf ein günstiges Ergebniss zur Folge hatte, welches indessen erst in der Sommerfahrordnung 1878 zur Durchführung gelangt ist. Endlich wurden über Anregung des Ministeriums des Innern Versuche, betreffend den Import amerikanischen Fleisches über Triest nach Wien in Aussicht genommen.

Die definitive Regelung der Erzeugungs- und Transports-Verhältnisse von Patent-Sprengpulver (Dynamit und ähnliche explodirbare Präparate) hat dadurch einen bedeutenden Schritt nach vorwärts erfahren, dass eine die einschlägigen Fragen zum grössten Theile normirende Verordnung, betreffend die gewerblichen und sicherheitspolizeilichen Bestimmungen für die Erzeugung von Sprengmitteln und den Verkehr mit denselben, an deren Redigirung bereits seit längerer Zeit Seitens des Ministeriums des Innern und des Handels-Ministeriums gearbeitet wurde, mit dem Datum vom 15. Juli in dem am 18. August 1877 erschienenen Reichsgesetzblatte, Nr. 68, veröffentlicht worden ist.

Die Verhältnisse des Eisenbahn-Transportes sind in dieser Verordnung jedoch nur insoferne berührt, als dessen Zulassung nach Vornahme der erforderlichen Proben zunächst vom Ministerium des Innern im Einverständnisse mit dem Handels-Ministerium ausgesprochen wird, und als auch die Vorschriften für die Verpackung der genannten Präparate auf den Eisenbahn-Transport Anwendung zu finden haben. Dagegen machte sich das Bedürfniss geltend, auch den eigentlichen Eisenbahn-Transport dieser Sprengmittel, das heisst deren Aufgabe, Verladung, Beförderung und Abgabe, in einer umfassenden Verordnung detaillirt zu regeln. Es wurde demgemäss ein Entwurf ausgearbeitet; die weitere Berathung über denselben musste jedoch aus dem Grunde sistirt werden, weil die Erlassung einer analogen Verordnung auch für das Gebiet der königlich ungarischen Regierung wünschenswerth ist, dieselbe sich hierzu zwar bereit erklärte, als Voraussetzung hierfür indessen die Hinausgabe einer Verordnung über die Erzeugung

und den Verschleiss von Dynamit etc. nothwendig erscheint, deren Ausarbeitung noch nicht durchgeführt ist.

Nach Erscheinen der Verordnung vom 15. Juli wurde Seitens des Ministeriums des Innern die im Hinblicke hierauf durch längere Zeit zurückgehaltene Bewilligung zur Erzeugung und zum Verschleisse einiger neuer Sprengmittelsorten, und im Anschlusse hieran auch die Eisenbahn-Transportsbewilligung ertheilt. Es geschah dies für Cellulose-Dynamit A und C, für Rhexit Nr. II und Janit.

Ein weiteres Sprengmittel, genannt Carboazotin, wurde zwar auch principiell als zum Eisenbahn-Transporte geeignet erkannt. Von dieser Erlaubniss dürfte aber kaum Gebrauch gemacht werden, da der wesentlichste Vortheil des genannten Präparates eben darin besteht, dass es leicht je an dem Orte des Bedarfes erzeugt werden kann.

Ausserdem wurden den Bahnverwaltungen die Plomben, Schutzmarken und Abdrücke der Transportsbewilligungen, wie selbe zufolge der neuen Verordnung an den Verpackungsgefässen für derlei Sprengmittel anzubringen sind, rücksichtlich der auf den Eisenbahnen zur Beförderung gelangenden Sprengmittel mitgetheilt. Es sind dies dermalen die Präparate der Firma Nobel & Cie. in Zamky bei Prag, nämlich Dynamit I—IV, Cellulose-Dynamit A und B; die Erzeugnisse der seither an Borckenstein & Cie. übergangenen Fabrik des Friesach & Cie. zu St. Lambrecht in Steiermark, nämlich weisses Dynamit, Kohlendynamit, Rhexit I—IV; ferner Haloxylin der Gebrüder Fehleisen in Cilli; Diorrexin des W. Pancera zu Wr. Neustadt und Janit des A. Jahn zu Voitsberg in Steiermark. Endlich wurden auch die Präparate der Nobel'schen Fabrik zu Pressburg unter den gleichen Bedingungen wie jene der Zamkyer Fabrik zum Eisenbahn-Transporte zugelassen.

Das Eisenbahn-Verkehrswesen hat im verflossenen Jahre in mancherlei Beziehung eine definitive Neugestaltung erfahren.

Nachdem nämlich einige von den Bahnverwaltungen gegen die mit Verordnung vom 18. October 1876 hinausgegebenen einheitlichen Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen erhobene Bedenken mit Erlass vom 27. Februar 1877 beseitigt worden waren, traten diese Grundzüge gleichzeitig mit der neuen Signalordnung am 1. Juli 1877 in Wirksamkeit. Die Grundzüge der Verkehrsvorschriften und die neue Signalordnung stehen insoferne in innigem Connexe, als die letztere im Gegensatze zu der bisherigen Signalordnung sich lediglich auf die Aufzählung der Signale selbst und deren Bedeutung beschränkt, während die Vorschriften über die Ausführung derselben in den gedachten Grundzügen beziehungsweise in der Verkehrsvorschrift sich vorfinden. Selbstverständlich mussten sämmtliche Instructionen der Bahnen nach und nach in Conformität mit diesen Vorschriften umgearbeitet werden, und ist die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, nachdem die Verwaltungen mit Erlass vom 12. Februar 1877 hierzu aufgefordert worden waren, mit der Ueberwachung dieser Massregel betraut worden. Endlich ist noch zu erwähnen, dass die für specielle örtliche Zwecke dienenden und als zulässig erkannten sogenannten Local-Glockensignale unterm 4. Juli 1877 festgestellt worden sind.

Von Wichtigkeit für die leichte Abwicklung des Verkehres ist auch die conforme Construction der Fahrbetriebsmittel. In dieser Beziehung ist unterm 7. Juli 1877 die Entscheidung getroffen worden, dass bei Personen- und Lastwagen rücksichtlich

der Dimensionen unter keinen Umständen über das Vereinsprofil hinausgegangen werden dürfe, wogegen bei Anschaffung von Locomotiven, bei welchen mit Rücksicht auf die Steigungsverhältnisse mancher Bahnen und auf die nöthige Leistungsfähigkeit gewisse Abweichungen unvermeidlich erscheinen, von Fall zu Fall die Entscheidung getroffen wird.

Nachdem endlich in den neuesten technischen Vereinbarungen des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen die Entbehrlichkeit der zur Verbindung der Waggons nebst den Kuppeln bisher üblichen Nothketten ausgesprochen worden war, wurde der Kaiser Ferdinands - Nordbahn unterm 27. Januar 1877, bis auf Weiteres gestattet, diese Nothketten in jenen Fällen wegzulassen, wo, wie bei Becker's Kuppelungssysteme, die bisher nicht benutzte Kuppel des Nachbarwagens eingehängt werden kann. Die gleiche Ermächtigung erhielt auch die Verwaltung der niederösterreichischen Südwestbahnen.

Von den auf specielle Verkehrsverhältnisse bezüglichen Verfügungen sind insbesondere bemerkenswerth: die Genehmigung des Vertrages über den Anschlussverkehr zwischen der Pilsen-Priesener Bahn und der bayerischen Staatsbahn in Eisenstein, sowie der Vereinbarungen der Kronprinz Rudolf-Bahn und der Kaiserin Elisabeth-Bahn über die Mitbenützung der Strecke Selzthal-Steinach der letzteren durch die erstere Bahngesellschaft anlässlich des Betriebes der Salzkammergutbahn, endlich des gleichzeitig abgeschlossenen Vertrages über die Verkehrstheilung zwischen den beiden genannten Bahnen.

Von Fahrordnungs-Angelegenheiten ist der Normativ-Erlass vom 11. September 1877 hervorzuheben, welcher die Vorlage, Prüfung und Genehmigung der Fahrordnungs-Entwürfe, sowie die Publicirung der genehmigten Fahrpläne betrifft. Der nächste Anlass zu dieser Verordnung war darin gegeben, dass sich in der Praxis die in der Verordnung vom 2. April 1874 festgesetzten Termine für die Vorlage von Fahrordnungs-Entwürfen zur entsprechenden Durchführung der Prüfung als zu kurz bemessen herausstellten. Es wurden daher diese Termine entsprechend erweitert und wurde gleichzeitig damit auch eine Modification anderer, die Vorlage der Drucksorten an die zu betheilenden Behörden regelnden, weniger wesentlichen Punkte der Verordnung vom 2. April 1874, vorgenommen.

In Eisenbahnunfalls-Angelegenheiten war im Allgemeinen die Thätigkeit des Handels-Ministeriums darauf gerichtet, mit allen Mitteln die strengste Einhaltung der Eisenbahn-Polizeivorschriften, sowohl seitens des Bahnbetriebs-Personales, als auch seitens des Publicums zu erreichen, und wurden zu diesem Zwecke zahlreiche Correspondenzen sowohl mit Bahngesellschaften, als auch mit den Ministerien der Justiz, des Innern und für Landesvertheidigung gepflogen.

Mit dem Reichs-Kriegsministerium wurden über Ansuchen der Bahnverwaltungen Verhandlungen geführt, damit dasselbe die Haftung für Verunglückungen von zur Erlernung des Eisenbahndienstes exponirten und mit dem Präcisions-Nivellement betrauten Militärpersonen im Sinne des Gesetzes vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, übernehme. Diese Verhandlungen hatten den gewünschten Erfolg, da das Reichs-Kriegsministerium diese Haftungserklärungen unterm 21. December 1876 und unterm 24. Juli 1877 abgegeben hat.

Von eminenter Bedeutung in finanzieller, statistischer und tarifarischer Beziehung ist die in Folge Auftrages des Handelsministeriums von der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen erfolgte Zusammenstellung der definitiven Garantie-, Bau- und Betriebslängen der einzelnen Bahnen auf Grund der neuen Vermessung und Stationirung derselben.

Die Anwendung der Garantie- und Baulängen wurde den Bahnverwaltungen sofort vorgeschrieben, wogegen die Annahme der den Tarif-Kilometerzeigern zu Grunde zu legenden Betriebslängen, wie in dem Abschnitte über das Tarifwesen bereits dargestellt worden ist, wegen einiger principieller Verschiedenheiten mit der bisherigen Längenermittlung aus ökonomischen Gründen nur bei passenden Gelegenheiten, so z. B. bei der Durchführung der Personentarifs-Reform, verlangt werden kann.

Staatsbahnbetrieb. An Staatsbahnen waren am Schlusse des Jahres vorhanden die Dniesterbahn, die Tarnow-Leluchower Bahn, die Rakonitz-Protiviner Bahn, die Braunau-Strasswalchener Bahn, die Donau-Uferbahn, die Dalmatiner Bahn, die Istrianer Bahn.

Das verflossene Jahr bildet auf dem Gebiete des Staatsbahnwesens insoferne eine Epoche, als zum ersten Male wieder der Betrieb einer Staatsbahn, nämlich der 105 Kilometer langen Dalmatiner Staatsbahn in die eigene Regie des Staates übernommen wurde.

So verhältnissmässig gering nun auch die Länge dieser Bahn ist, und so einfach sich die Verkehrsverhältnisse in Dalmatien gestalten, so dass nicht einmal täglich ein Zug in jeder Richtung verkehrt, so waren die Vorbereitungen zur Eröffnung, abgesehen von der in Folge der bedeutenden Anzahl von Bewerbern und der gebotenen Oekonomie in der ganzen Dienstesorganisation nichtsdestoweniger mit einer bedeutenden Arbeitslast aus dem Grunde verbunden, weil nicht nur die Organisation neu aufgestellt, sondern auch alle Instructionen u. s. w. vollständig neu ausgearbeitet werden mussten, zumal die einfache Annahme der für mehr verwickelte Verhältnisse berechneten Vorschriften anderer Bahnen undurchführbar erschien. Insbesondere war es nothwendig, da nach den gegebenen Directiven die Bediensteten der neuen Staatsbahnen keine Staatsbeamten im Sinne des Gesetzes vom Jahre 1873 sein sollten, sondern in ein vertragsmässiges Verhältniss, ähnlich wie bei den übrigen Bahnen treten, ihre dienstlichen Verhältnisse in einer eigenen Dienstordnung zu regeln und durch Aufstellung eines Pensionsnormales für deren künftige Versorgung vorzusehen.

Von den übrigen Staatsbahnen verblieben die Dniester-Bahn und die Tarnow-Leluchower Bahn im Betriebe der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn, die Donau-Uferbahn in jenem der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Istrianer Bahn in jenem der Südbahn-Gesellschaft.

Den Betrieb der Braunau-Strasswalchener Bahn, welche nach Aufhebung der im Jahre 1875 verhängten Sequestration auf Grund des Gesetzes vom 7. April 1877, R. G. Bl. Nr. 25, durch den Staat angekauft worden ist, hat auf Grundlage eines Vertrages vom 5. Juli 1877 die Kaiserin Elisabeth-Bahn übernommen.

Ferner ging der Betrieb der Rakonitz-Protiviner Staatsbahn laut Betriebsvertrag vom 26. Februar 1877 an die Verwaltung der Böhmischen Westbahn über

und erhielt das für erstere Bahn bestehende Ueberwachungs-Comité mit dem 22. März 1877 ein neues Statut.

Für die Ueberwachung des Betriebes auf sämmtlichen verpachteten Staatsbahnlinien wurde weiters am 26. September 1877 ein eigenes Betriebs-Comité eingesetzt.

Die bei der Prüfung der Betriebsrechnungen der verpachteten Staatsbahnen gemachten Wahrnehmungen führten dahin, dass unterm 18. December 1877 allgemein gültige Bestimmungen für die Betriebsrechnungen dieser Bahnlinien erlassen wurden.

2. Schifffahrt und Wasserbauwesen.

Seegesetzgebung. Die Verhandlungen wegen der Umstaltung unserer Seegesetze, worüber der amtliche Bericht über die Geschäftsthätigkeit des Handelsministeriums während des Jahres 1876, (S. 69,) eine ausführliche Darstellung enthält, konnten während des Jahres 1877 aus dem Grunde nicht weiter gefördert werden, weil die Verhandlungen über das mit Ungarn abzuschliessende neue Zoll- und Handelsbündniss, dessen auf das Seewesen bezügliche Bestimmungen für das weitere Vorgehen massgebend sein werden, nicht zum Abschlusse gebracht worden sind.

Ueber den Gebrauch von Ehren- (Distinctions-) Flaggen und über die Salutirung von sich begegnenden Schiffen bestehen in der österreichisch-ungarischen Handelsmarine keine bestimmten Normen, sondern nur allgemeine Usancen, so dass sich die Ausarbeitung einer allgemeinen auf das Ceremoniale zur See Bezug habenden Vorschrift für unsere Handelsmarine als wünschenswerth erwies. Mittlerweile wurde von der Marine-Section des k. u. k. Reichs-Kriegsministeriums der zweite Theil des in Ausarbeitung begriffenen Dienstreglements veröffentlicht, welcher hauptsächlich die Ehrenbezeigungen und Festlichkeiten, überhaupt die Ceremonien zur See zum Gegenstande nimmt. Aus diesem Anlasse wurde die k. k. Seebehörde in Triest angewiesen, die über den Gebrauch der Distinctions-Flaggen zu erlassenden Normen, welche selbstverständlich in gleicher Weise für die Dampfschifffahrts-Gesellschaft des österreichisch-ungarischen Lloyd massgebend sein werden, in den bereits im Jahre 1875 ausgearbeiteten Entwurf einer Salutir-Vorschrift für die Seeschiffe der österreichisch-ungarischen Handels-Marine einzubeziehen und hiebei die einschlägigen Bestimmungen des Reglements für die Kriegsmarine möglichst zu berücksichtigen. Auch wird darauf Bedacht zu nehmen sein, dass die in Rede stehenden Ehrenbezeigungen auf das Mass des wirklich nothwendigen reducirt werden, und dass die bezügliche Vorschrift auf die Fluss-Schifffahrt thunlichst gleichmässige Anwendung finden könne.

Zufolge des amtlichen Berichtes für das Jahr 1876 (S. 71) wurde der Entwurf einer Verordnung, betreffend die Detailbestimmungen bezüglich der im internationalen Reglement zur Vermeidung von See-Unfällen durch Zusammenstoss von Schiffen vorgeschriebenen Signalmittel an die Marinesection des Reichs-Kriegsministeriums behufs Erlangung ihrer Zustimmung geleitet. Dieselbe ist mit dem Board of Trade in Verhandlung getreten, um die Fassung des §. 3 des obigen Verordnungs-Entwurfes, welcher die Anbringungsart des Focklichtes auf Dampfern unter Dampf, oder unter Dampf und Segel normirt, in Einklang mit den vom Board of Trade zu erlassenden neuen „Regula-

tions for preventing collisions at sea" zu bringen, ohne dass jedoch bis zum Schlusse des Berichtsjahres in dieser Beziehung ein Resultat erzielt worden wäre.

Der im amtlichen Berichte für das Jahr 1875 (S. 114) erwähnte Entwurf eines Programmes für die Berathungen der in Aussicht genommenen internationalen Conferenz zur Herbeiführung einer Vereinbarung über das Signalisirungswesen zur See überhaupt, und zur Revision des internationalen Seesignal-Codex im Besonderen ist an das k. und k. Ministerium des Aeussern mit dem Ersuchen geleitet worden, die geeigneten Schritte zur Anbahnung dieser Conferenz zu thun. Das Ministerium des Aeussern stellte die Initiative wegen Berufung dieser Conferenz zunächst der grossbritannischen Regierung anheim. Letztere hat zwar dieses Ansinnen abgelehnt, dagegen den dringenden Wunsch ausgesprochen, im Wege des directen Ideenaustausches die allfälligen speciellen Vorschläge kennen zu lernen, welche die österreichisch-ungarische Regierung in Bezug auf die verschiedenen, in dem erwähnten Programm-Entwurfe angeführten Punkte zu machen geneigt wäre. Infolge dessen wurde von Seite des Handels-Ministeriums die k. k. Seebehörde in Triest beauftragt, die Anregung des Board of Trade in Erwägung zu ziehen und die Anträge, welche sich eventuell mit Bezug auf die einzelnen Punkte des erwähnten Programmes ergeben, vorzulegen.

Nautisches Unterrichtswesen. Die vom Unterrichts-Ministerium im Einvernehmen mit dem Handels-Ministerium zur Berathung von Reformen im nautischen Unterrichts- und Prüfungswesen einberufene Commission ist am 23. April 1877 im Unterrichts-Ministerium zusammengetreten und hat in einer Reihe von Sitzungen ihre Aufgabe gelöst.

Die Durchführung der Reorganisation, welche die genannte Commission in Antrag brachte, wurde jedoch bisher wegen der vorwaltenden Rücksicht auf die Staatsfinanzen nicht eingeleitet.

Die gefassten Beschlüsse lauten im Wesentlichen: Die nautischen Schulen, welche bisher nur zwei Jahrgänge umfassten, sollen in Zukunft noch einen dritten Jahrgang erhalten; es soll je nach Bedürfniss gestattet sein, den dreijährigen Curs auch mit Unterbrechung durch eine Einschiffung zurückzulegen; als Aufnahmsbedingung für den ersten Jahrgang soll das vollendete 13. Lebensjahr (bisher das 14.) und eine Aufnahmsprüfung gefordert werden, welch letztere etwas weiter gehen soll als bisher. Als Grundsatz wurde festgehalten, dass die verbesserte nautische Schule nicht so sehr eine Erweiterung des Lehrstoffes, als eine eingehendere Behandlung, insbesondere der mathematisch-nautischen Disciplinen, sowie die möglichste Aneignung derselben anzustreben habe, worüber der ausgearbeitete Lehrplan näheren Aufschluss gibt. Als wesentliche Neuerung wurde von der Commission die Einführung von Schlussprüfungen an den nautischen Schulen auf das Wärmste empfohlen, durch welche die theoretische Ausbildung für den Seemannsberuf zu erweisen sein würde.

Auszeichnungen, Unterstützungen. Das Handels-Ministerium war bestrebt, die Verdienste, welche sich ausländische Seeofficiere, Matrosen oder sonstige Personen um die Rettung österreichischer Schiffsmannschaft oder österreichischer Schiffe erworben haben, in geeigneter Weise anzuerkennen. So hatten sich drei Matrosen des italienischen Küstenfahrers „Vittorio" bei der Rettung eines Theiles der Mannschaft der österreichischen Barke, welche, unter dem Commando des Giovanni Zerorizza

stehend, am 1. December 1875 an der Drehbrücke von Stretto di Morter in Dalmatien gekentert war, in anerkennenswerther Weise hervorgethan. Denselben wurde denn auch von Seiten des Handels-Ministeriums eine Remuneration zugewendet.

Anlässlich des Schiffbruches des der Associazione marittima di Ragusa gehörigen österreichischen Barkschiffes „Peti Dubrovacki“ am 17. Jänner 1877 nächst der Hebrideninsel S. Kilda wurde den Schiffbrüchigen von den Bewohnern dieser Insel, sowie von dem englischen Kriegsschiffe „Jackal“ werkthätige Hilfe geleistet. Ueber Antrag der k. und k. österreichisch-ungarischen Botschaft in London wurden die Bewohner dieser Insel, welche mit den Schiffbrüchigen ihre kargen Lebensmittel getheilt hatten, mit einem Betrage von 1000 fl. in Gold betheilt, dem Commandanten des englischen Kanonenbootes Lieutenant Henry A. Digby ein Geschenk gewidmet und demselben, wie auch dem zweiten Officiere und dem Schiffsarzte je ein Anerkennungsschreiben des Handels-Ministeriums übermittelt. Gleichzeitig wurde die aus 39 Köpfen bestehende Mannschaft des englischen Schiffes mit einem Betrage von 840 fl. in Gold remunerirt.

Aehnliche Veranlassungen ergaben sich durch die Rettung des Capitäns und der Mannschaft des an der irischen Küste gescheiterten österreichischen Barkschiffes „Nauta“ durch die Bemannung des englischen Rettungsbootes der Cahore Life Boat Institution, dann durch die von dem Schiffsführer der französischen Regierungsbarke in Chiavari, Roche-Antoine Tavera, der Mannschaft der gescheiterten österreichischen Barke „Protetto“ geleistete Hilfe. Der Mannschaft der beiden erwähnten Schiffe wurden Remunerationen, dem Schiffsführer der französischen Regierungsbarke aber ein passendes Geschenk zugewendet.

Der Witwe Maria Theresia nach dem englischen Kapitän W. D. Evans endlich wurde auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung Seiner k. u. k. apostolischen Majestät vom 4. Februar 1877 in Anerkennung der Verdienste ihres verstorbenen Gatten um die Einführung des Systems der farbigen Schiffspositions-Lichter ein Gnadengeschenk im Betrage von 700 fl. bewilligt.

Andererseits ist hier auch der Verleihung einer Auszeichnung an einen Oesterreicher zu gedenken. Seine Majestät der Kaiser von Russland hat nämlich dem Eigenthümer der österreichischen Brigg „Carlo Boromeo“ Michael Mihanovich, sowie dem Kapitän dieses Schiffes Josef Caute, anlässlich der bewerkstelligten Rettung der russischen Brigg „Andronikos“ die silberne Rettungsmedaille verliehen.

Mit Rücksicht auf die ganz ausserordentlichen Seeunfälle, durch welche die Rheder von Lussin im Winter 1876/77 betroffen wurden, haben dieselben einen Staatsvorschuss von 500.000 fl. angesprochen. Da eine directe Geldhilfe durch den Staat nicht thunlich erschien, trat das Handels-Ministerium mit der österreichischen Nationalbank, sowie mit der Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe in Verhandlung, um den Rhedern von Lussin das von ihnen gewünschte Darlehen zu erwirken. Diese Verhandlung führte zu dem Resultate, dass sich die Credit-Anstalt unter der Voraussetzung bereit erklärte, den genannten Rhedern ein innerhalb fünf Jahren rückzahlbares verzinsliches Darlehen im Betrage von 250.000 fl. zu gewähren, wenn nebst der Haftung der Rheder und der Gemeinde auch die Garantie des Istrianer Landesfonds eintrete. Nachdem der Istrianer Landtag es jedoch ablehnte, die Garantie für die Rück-

zahlung des von der Credit-Anstalt zu gewährenden Vorschusses auf den Landesfond zu übernehmen und eine weitere Einwirkung des Handels-Ministeriums auf die Credit-Anstalt, damit dieselbe wenigstens einen Credit in dem von den Rhedern in Lussin restringirten Betrage von 100.000 fl. gegen Garantie der Gemeinde Lussin allein gewähre, resultatlos blieb, hat die Central-Commission für die Verwaltung des Marine-Unterstützungsfondes den Beschluss gefasst, den mehrgenannten Rhedern ein Darlehen in dem Maximal-Betrage von 100.000 fl. gegen Garantie der Gemeinde Lussin auf fünf Jahre zu gewähren. Diesem Beschlusse hat das Handels-Ministerium seine Genehmigung ertheilt.

Oesterreichisch-ungarischer Lloyd. In Folge Ermächtigung Sr. Majestät wurde der unter Mitwirkung des Handels-Ministeriums zu Stande gebrachte Schifffahrts- und Postvertrag mit der Dampfschifffahrts-Unternehmung des österreichisch-ungarischen Lloyd vom k. und k. Ministerium des Aeussern unter Vorbehalt der verfassungsmässigen Zustimmung des österreichischen Reichsrathes und des ungarischen Reichstages mit der genannten Dampfschifffahrts-Gesellschaft am 6. November 1877 abgeschlossen und nebst dem betreffenden Protokolle dem österreichischen Reichsrathe zur verfassungsmässigen Behandlung zugemittelt.

Die Punkte, worin sich der neue von dem alten Vertrage unterscheidet, sind in ihren Hauptzügen folgende:

Die k. und k. Regierung fordert zunächst die Activirung einer Reihe neuer Fahrten, und zwar 26 Reisen Triest-Patras-Piräus-Volo in Verbindung mit der Linie Volo-Konstantinopel, wodurch zwischen den österreichischen Häfen und Thessalien eine unmittelbare Verbindung hergestellt wird; 6 Reisen Triest-Colombo-Calcutta; 6 Reisen Triest-Bombay, die mit Ende Juni 1879 bis Singapore und vom Jahre 1882 an eventuell bis Hongkong auszudehnen sind; 3 Reisen Triest-Bombay, wodurch die bisherigen 12 Fahrten nach Ostindien auf 15 erhöht würden; 12 Reisen Fiume-Liverpool, die vom Juni 1879 ab auf 18 zu vermehren sind; 26 Reisen Fiume-Zara-Ancona, wodurch Dalmatien in unmittelbare Verbindung mit Ancona gebracht wird; 26 Reisen Cattaro-Patras als Verlängerung der Linie Fiume-Cattaro, behufs Herstellung einer directen Verbindung Fiume's mit Albanien und den Jonischen Inseln.

Weitere über Verlangen der k. und k. Regierung aufgenommene Vertragspunkte sind die Einschiebung einiger neuer Echellen in das dalmatinische Itinerär; die Einführung von Strafgeldern für nicht gerechtfertigte Verspätungen und Nichtberührung von Stationen; die Verpflichtung, Dienstposten in der Regel nur an österreichische oder ungarische Staatsangehörige zu verleihen; die Verpflichtung alljährlich mindestens 28.000 Tonnen inländische Kohlen zu verbrauchen, wenn deren Preis loco Triest oder Fiume nicht höher als jener der englischen Kohle ist und deren Heizkraft im Verhältnisse zur englischen mindestens 85 : 100 beträgt; die Verpflichtung, ohne Einwilligung der Regierung keine Dampfschiffe aus dem Auslande zu beziehen; die möglichste Gleichstellung der Tarife für den Verkehr aus und nach Triest, Fiume und Galatz mit den Tarifen der ausländischen concurrirenden Häfen; die directe Ernennung zweier Mitglieder des Verwaltungsrathes durch die Handels-Ministerien.

Die Dauer des Vertrages ist mit 10 Jahren und die Staatssubvention mit zwei Millionen Gulden per Jahr ausschliesslich der Vergütung der Suezcanal-Passage-Gebühr

festgesetzt worden. Es wird der Lloyd-Gesellschaft gestattet, die bisherige Fahrgeschwindigkeit der Linien Triest-(Fiume-)Alexandrien und Triest-Syra-Konstantinopel, wegen verminderter Wichtigkeit von 10 auf 9 Meilen herabzusetzen. Aus dem obligatorischen Fahrplane werden ausgeschlossen 26 Reisen Konstantinopel-Alexandrien, dann 14 Reisen Konstantinopel-Trapezunt, und endlich wird bewilligt, dass die Restschuld der Gesellschaft an das Aerar von 1,340.000 fl., welche bis Ende 1879 hätte getilgt werden sollen, in 10 gleichen Jahresraten vom Jahre 1878 an zurückgezahlt werde.

Nachdem dieser Vertrag im Jahre 1877 noch nicht Gesetzeskraft erlangt hat, die bisher wegen des Seepostdienstes mit dem Lloyd bestandenen Verträge aber mit dem Jahre 1877 zu Ende gingen, wurden einerseits zwischen dem k. und k. Ministerium des Aeussern und dem österreichisch-ungarischen Lloyd betreffs der Verlängerung des Vertrages vom 18. November 1871 wegen Besorgung des Seepostdienstes vorläufig bis Ende März 1878, andererseits zwischen dem k. k. Handels- und dem k. k. Finanz-Ministerium, dann der Lloydgesellschaft wegen der Verlängerung des Vertrages vom 28. April 1872, betreffs des Betriebes einer directen und regelmässigen Postdampfer-Linie zwischen Triest und Bombay, gleichfalls bis Ende März 1878, Uebereinkommen abgeschlossen.

Seeschiffbau. Im amtlichen Berichte für das Jahr 1876 (Seite 72) wurde erwähnt, dass dem k. k. Finanz-Ministerium, soferne die Befreiung der neugebauten Schiffe von der Erwerb- und Einkommensteuer nicht ausführbar erscheine, wenigstens die thunlichste Bedachtnahme bei Bemessung der erwähnten Steuern empfohlen worden ist.

Die diesbezügliche Verhandlung führte zu der Erklärung des Finanz-Ministeriums, dass schon gegenwärtig bei Besteuerung der Seehandelsschiffe in sehr rücksichtsvoller Weise vorgegangen werde. Weitere Steuererleichterungen stünden aber in dem Falle in Aussicht, wenn durch Annahme des am 19. October 1876 im Reichsrathe eingebrachten Gesetzentwurfes die in demselben beantragte Ermässigung der Erwerbsteuer und die Substituirung der gegenwärtig mit einem sehr hohen Procentsatze umgelegten Einkommensteuer durch eine Personal-Einkommensteuer zur That werden sollte.

Seeschiffsaichung. Das Board of Trade in London hat eine Verlautbarung erlassen, welche die Messung des Belegraumes auf Deck aller in den Häfen des Königreiches Grossbritannien und Irland ein- und auslaufenden Schiffe und die Entrichtung des Tonnengeldes für den so benützten Raum anordnet. Auf Grund dieser Verfügung hat die königl. grossbritannische Regierung der österreichischen Regierung den Vorschlag gemacht, dass die Messungen der österreichisch-ungarischen Schiffe von nun an mit Einbeziehung des Belegraumes auf dem Deck vorgenommen werden möge. Hierdurch würde, da bei den nach Moorsom'schem System geaichten Schiffen auch für die Deckladung die Certificate der heimischen Aichungsbehörde zugelassen werden, die Vermessung der in britischen Häfen ein- und auslaufenden Schiffe in Bezug auf das Deckladungsvermögen erspart.

Das Handels-Ministerium nahm denn auch Anlass, zu erklären, dass im Allgemeinen ein Anstand gegen die von der grossbritannischen Regierung getroffene Verfügung nicht obwaltet, doch wurde eine specielle Massregel von österreichischer Seite um alle Schiffe, welche Deckladungen zu nehmen fähig sind, der bezüglichen Aichung obligatorisch zu unterziehen, nicht für erforderlich gehalten. Vielmehr schien es

genügend, jenen Schiffen, welche voraussichtlich einen britischen Hafen besuchen werden, die Aichung in unseren Häfen zu ermöglichen. Die hierüber ausgestellten Certificate wären natürlich in Grossbritannien unbedingt zuzulassen. Das k. und k. Ministerium des Aeussern wurde ersucht, von dieser Erklärung der königl. grossbritannischen Regierung Kenntniss zu geben.

Seefischerei. Im amtlichen Berichte für das Jahr 1876 (Seite 73) wurde erwähnt, dass die äusseren Grenzen des der Gemeinde Grado zum ausschliesslichen Betriebe der Fischerei auf italienischem Gebiete reservirten Seegebietes mittelst Bojen bezeichnet werden sollen. Bezüglich der Frage der Kostenbedeckung hiefür sprach sich das Handels-Ministerium dahin aus, dass die Auslagen, welche für die Anschaffung und Legung von fünf Bojen annäherungsweise 10.000 fl., für deren Instandhaltung jährlich circa 200 fl. betragen werden, von Italien und Oesterreich zu gleichen Theilen zu tragen wären.

In diesem Sinne wurde der k. und k. Botschafter am königl. italienischen Hofe von Seiten des Ministeriums des Aeussern informirt und derselbe angewiesen, bei der königl. italienischen Regierung dahin zu wirken, damit sie die von der internationalen Commission gemachten Vorschläge acceptire und die Hälfte der Kosten für Anschaffung, Legung und Instandhaltung der in Rede stehenden fünf Bojen übernehme.

Die Ratificirung des Protokolles der internationalen Commission vom 24. November 1875 sollte hiernach erst erfolgen, wenn die königl. italienische Regierung sich zur Uebernahme der obigen Beitragsleistung bereit erklärt haben wird.

Internationale Seeschifffahrts-Angelegenheiten. Im Einvernehmen mit dem k. und k. Ministerium des Aeussern hat das Handels-Ministerium dem von Seite Englands gemachten Vorschlage zugestimmt, die Frage der Unterstützung hilfsbedürftiger ausländischer Seeleute durch ein internationales Uebereinkommen zu regeln, und zwar derart, dass fortan zum Schutze hilfsbedürftiger Seeleute, ohne Rücksicht auf deren Nationalität derjenige Staat verpflichtet sein soll, unter dessen Flagge dieselben zuletzt gedient haben. Hiernach hat die königl. grossbritannische Regierung den Entwurf eines mit den bedeutenderen Seemächten abzuschliessenden diesfälligen Uebereinkommens ausgearbeitet und dem Handels-Ministerium zur Prüfung mitgetheilt. Hiebei ergab sich, dass der neue Entwurf jene nicht seltenen Fälle, wo Seeleute eines Staates auf Schiffen eines anderen Staates gedient haben und auf dem Gebiete dieses letzteren Staates im hilfsbedürftigen Zustande zurückgeblieben sind, ausschliesse und die Unterstützung im Allgemeinen nur dann gewähre, wenn der Seemann auf dem Gebiete eines dritten Staates hilfsbedürftig geworden ist. Da die Fälle der Hilfsbedürftigkeit gerade im Gebiete des Vereinigten Königreiches Grossbritannien und Irland nicht selten vorkommen, nahm das Handels-Ministerium Anlass, ungeachtet der Erklärung der grossbritannischen Regierung, dass nach den dortigen Gesetzen den hilfsbedürftigen fremden Seeleuten innerhalb dieses Königreiches eine staatliche Unterstützung nicht gewährt werden könne, an das k. und k. Ministerium des Aeussern das Ersuchen zu stellen, etwa im Vereine mit den übrigen Seemächten vor Allem dahin zu trachten, von der englischen Regierung auch für jene ausländischen Seeleute, welche zuletzt auf einem englischen Schiffe gedient haben und

innerhalb des Königreiches von Grossbritannien und Irland hilfsbedürftig zurückgeblieben sind, die Zusicherung der Staatshilfe zu erwirken.

Die hohe Pforte hat die im amtlichen Berichte für das Jahr 1876 (S. 74) erwähnte Abmachnug vom 21. Februar 1876 zwischen Oberst Stokes als Vertreter der englischen Regierung und dem Bevollmächtigten der Suezcanal-Gesellschaft Herrn v. Lesseps hinsichtlich der Regelung der Suezcanal-Passage-Gebühr definitiv genehmigt. Hiedurch ist eine Taxermässigung von 50 cts. per Tonne für die den Suezcanal passirenden Schiffe vom 15. April 1877 an factisch in Wirksamkeit getreten. Unerledigt blieben bisher noch jene Fragen, welche sich auf die Berechnung des Netto-Register-Tonnengehaltes, wie auch darauf beziehen, ob die den Suezcanal passirenden Schiffe von den Organen der Gesellschaft einer Nachmessung unterzogen werden dürfen. Mit Bezug darauf hat die englische Regierung die Absicht kundgegeben, auf dem gleichen Wege eine directe Vereinbarung mit der Suezcanal-Gesellschaft herzustellen und deshalb an die k. k. Regierung die Aufforderung gerichtet, den Grundzügen dieser Vereinbarungen beizutreten. Was die technische Frage wegen Berechnung des Netto-Register-Tonnengehaltes betrifft, fand das Handels-Ministerium gegen die diesfalls von der grossbritannischen Regierung dargelegten Ansichten über die Ausschliessung oder Einrechnung gewisser Schiffsräume umsoweniger eine Einwendung zu erheben, als diese Ansichten im Einklange mit den von den österreichischen Vertretern bereits auf der Konstantinopler Tonnen-Conferenz vom Jahre 1873 befürworteten Principien stehen. In Bezug auf die Nachmessung hielt dagegen das Handels-Ministerium an dem Gesichtspunkte fest, dass die Canal-Gesellschaft die von den betreffenden Behörden des Heimatlandes speciell für den Suezcanal ausgestellten Messbriefe rückhaltlos und in ihrem vollen Umfange anzuerkennen habe, und dass die mit solchen Aichungs-Certificaten versehenen Schiffe von der Nachmessung unbedingt befreit sein sollen. Die Beilegung dieses controversen Punktes, welcher wiederholt Reclamationen rücksichtlich der Lloydschiffe veranlasst hat, ist im Berichtsjahre nicht erfolgt.

Die Pforte hat noch vor Ausbruch des russisch-türkischen Krieges den Beschluss gefasst, den Artikel 36 des von der österreichisch-ungarischen mit den übrigen fremden Regierungen seinerzeit acceptirten Reglements für den Hafen von Konstantinopel vom Jahre 1874 in der Weise zu ändern, dass den aus dem schwarzen Meere einlaufenden Schiffen gegen Sonnenuntergang die Durchfahrt durch den Bosporus nicht mehr gestattet wäre, dass ferner die nach dem schwarzen Meere auslaufenden Schiffe den Hafen von Konstantinopel nicht nach 10 Uhr türkischer Zeit (circa 3 Uhr Nachmittags) und die nach dem Marmara-Meer auslaufenden Schiffe denselben nicht nach Sonnenuntergang verlassen dürften.

Ueber Reclamation der k. und k. Regierung sowie der fremden Missionen in Konstantinopel hat zwar die Pforte diese Beschränkung der Ein- und Ausfahrtszeit für den Hafen von Konstantinopel, sowie der Schifffahrt im Bosporus zur Nachtzeit fallen gelassen, im Verlauf der eingetretenen Kriegsereignisse jedoch neuerlich allen Segel- und Dampfschiffen ausnahmslos die nächtliche Durchfahrt durch den Bosporus und die Dardanellen untersagt, sowie andere beschränkende Verfügungen erlassen, die jedoch in diesem Falle durch politische Rücksichten begründet waren.

Der Ausbruch des Krieges zwischen Russland und der Türkei hat dem Handels-Ministerium übrigens Anlass gegeben, zunächst dem Inhalte der vom k. und k. Ministerium des Aeussern vorgeschlagenen allgemeinen Verordnung zuzustimmen, wodurch der auswärtige Handel und Schifffahrtsverkehr unserer Nationalen nach den Grundsätzen der Neutralität geregelt wird. Ausserdem wurde die im russischen Reichsgesetz-Blatte (Nr. 41) veröffentlichte Verordnung des dirigirenden Senates über die Behandlung sowohl der türkischen Schiffe und Staatsangehörigen, als auch derjenigen der neutralen Mächte während des Krieges, im Wege der k. k. Seebehörde den österreichisch-ungarischen Seefahrern zur Kenntniss gebracht, wie überhaupt unser Handels- und Schifferstand von den weiteren Verfügungen der Kriegführenden und von jenen der neutralen Mächte fortlaufend in Kenntniss erhalten wurde.

Am 2. Februar 1877 wurde in der Valle di Dulcigno vecchio vor Scutari in Albanien ein Raubanfall auf den österreichisch-ungarischen Pielego Maddalena, Patron Antonio Bianchi, verübt, bei welcher Gelegenheit Baargeld im Betrage von 7- bis 8000 Piaster abgenommen worden ist. Nachdem aus der protokollarischen Aussage der Betheiligten hervorging, dass die Uebelthäter türkische Unterthanen seien, hat das k. und k. Ministerium des Aeussern über Anregung des Handels-Ministeriums den k. und k. Geschäftsträger in Konstantinopel unverweilt angewiesen, bei der Pforte wegen dieses Seeraubes sofort zu reclamiren und die commissionelle Erhebung sowie die schleunige Vergütung des verursachten Schadens zu verlangen.

Hafen- und Seebauten. Im Laufe des Jahres 1877 gelangten im österreichisch-illyrischen Küstenlande zur Vollendung: der Molo II des neuen Triester Hafens; der Schutz- und Landungsmolo in S. Martino bei Lussin piccolo; ein kleiner Schutzmolo in der Bucht von Alesine an der östlichen Seite des Riffes Terstenik im Quarnero.

Ferner wurden, abgesehen von andern minder bedeutenden Objecten (wie Stütz- und Schutzmauern, Vertauungsmittel etc.) ausgeführt: ein Petroleum-Magazin bei der Seeleuchte auf dem Eilande Parvicchio; die Reconstruction des Landungsmolos in Cittanuova; eine Telegraphenverbindung zwischen der Leuchte von Salvore und Umago (auf Kosten der Seeverwaltung), dann Baggerungen im Hafen von Pola vor der neuen Handelsriva nächst der Bahnstation, im Zufahrtscanale und im innern Hafen von Grado, und in dem zum Hafen von Monfalcone führenden Canal Rosega.

Von den Bauobjecten, deren Collaudirungs-Ergebnisse genehmigt wurden, sind hervorzuheben: die Verlängerung des Schutzdammes in Grado und der dortige neue Damm gegen den Canal Moreri; die Seeleuchte auf dem Riffe Zaglava; das neue Hafen- und Seesanitäts-Gebäude in Capodistria und die Gruppe von drei eisernen Anbindpfahlwerken im Bassin I des neuen Triester Hafens.

Genehmigt wurde ferner die Ausführung nachstehender maritimer Bauten im österreichisch-illyrischen Küstenlande: die Aufstellung von weiteren drei eisernen Anbindpfahlwerken im vorbezeichneten Hafenbassin (zusammen im Kostenbetrage von 51.000 fl.); die Anlage einer Cisterne im neuen Seelazarethe bei Muggia (mit 8252 fl.) anstatt der früher projectirten Wasserleitung; die Erhöhung und Vervollständigung des Molo galere in Capodistria; die Errichtung eines kleinen Gebäudes für eine proviso-

rische Hafenleuchte auf der Punta Verudella an der Einfahrt in den Hafen von Veruda nächst Pola, und die Herstellung eines kleinen Thurmes für die Leuchte von Parvicchio.

Seit der am 22. November 1876 begonnenen Ausschüttung des Eisenbahnbassins (Darsena) in Triest werden den Schiffen, welche dieses Bassin benützen, Plätze in den ausgeführten Theilen des neuen Hafens angewiesen.

Speciell für die Kohlenverladung wurde provisorisch eine nächst dem Molo I gelegene Strecke der neuen Riva I bestimmt und daher auch die Herstellung eines dahin führenden Bahngeleises bewilligt.

Im Interesse der Erleichterung des Transitohandels in Triest erschien es wünschenswerth, dass die zollamtliche Abfertigung der von den Schiffen auf die Bahn oder umgekehrt übergehenden Waaren ohne Ueberführung derselben in die entlegenen Hauptzollamts-Magazine gleich am Hafen vorgenommen werden könne. Zu diesem Zwecke wurde je ein provisorisches Manipulationsgebäude am Molo I und an der Riva I, von welchen das erstere überdies mehrere Küchen für die Mannschaft der Petroleumschiffe, und das letztere auch die Unterkunfts-Localitäten für das Piloten-Detachement und die Sicherheitswache enthält, hergestellt.

Behufs der Benützung der Südseite des neuen Molo II erhielt die Südbahn-Gesellschaft die Concession zur Geleise- und Strassenanlage symmetrisch mit jener an der Nordseite dieses Molos.

Im November 1875 erneuerte die Triester Handelskammer ihren (in den amtlichen Berichten für die Jahre 1872, S. 42, und 1873, S. 114, erwähnten) Vorschlag betreffs der Umgestaltung des projectirten Bassins III der dortigen neuen Hafenanlage. Eine aus sämmtlichen Interessenten zusammengesetzte Localcommission sprach sich zwar gegen denselben aus, befürwortete jedoch den Abschluss der Hafenarbeiten mit dem Molo III.

Die für Schiffe mit Petroleumladung bestimmte Aussenseite des Molo I genügte bei dem beträchtlichen Aufschwunge des Verkehrs mit Petroleum durchaus nicht, so dass solchen Schiffen auch schon die provisorische Benützung der Innenseite dieses Molos unter gewissen Bedingungen gestattet werden musste. Mit Rücksicht darauf beantragten daher die Vertreter der Handelskammer eine Ausdehnung der Hafenanlage in der Richtung gegen Barcola in der Art, dass ein eigenes zunächst den Petroleumschiffen dienendes Bassin hergestellt werde. Nach eindringlicher Erwägung stellte sich in der That diese, in der Weglassung des projectirten Bassins III und Herstellung eines neuen Bassins an der Nordseite des Molo I bestehende Modification der Triester Hafenanlage als eine den Interessen der Schifffahrt sowohl als auch des Handelsverkehres entsprechende dar.

Nach Abschluss der mit der Südbahn-Gesellschaft als Hafenbau-Unternehmung hierüber gepflogenen Verhandlungen wurde denn auch mit Allerhöchster Ermächtigung dem Reichsrathe der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die theilweise Aenderung des Uebereinkommens mit der privilegirten Südbahngesellschaft vom 13. April 1867 (R. G. Bl. Nr. 69) und des mit derselben am 10. Juni 1874 abgeschlossenen Vertrages (R. G. Bl. Nr. 84) vorgelegt und dasselbe im December 1877 von den beiden Häusern des Reichsrathes unverändert angenommen.

In Dalmatien wurden im Jahre 1876 folgende Bauten ausgeführt: ein Schutzdamm im Hafen von S. Giorgio auf der Insel Lesina; das Wohngebäude für den Leuchtenwächter auf Slano; der Mandracchio im Hafen von Muna auf der Insel Zuri; der kleine Molo in Mezzo auf der Insel gleichen Namens; ein Damm in Castel Staffileo; die Riva vor der Eisenbahn-Station in Spalato; ein 50 Meter langes Fragment der projectirten Ufermauer in Sebenico, im Anschluss an die dortigen Bahnhofsbauten; der für die Seeleuchte auf Olippa unweit des Wächterhauses errichtete neue kleine Thurm; die Reconstruction des Molo Rataz im Hafen von S. Pietro della Brazza; die Anbringung mehrerer Blitzableiter bei der Seeleuchte auf Pelagosa; die neue Signalisirung der Untiefe Koneiusko bei S. Filippo und Giacomo im Canal von Pasman; die Baggerungen in den Häfen von Macarsca und Scardona, sowie im Canale von Trau längs der Ufermauer der Insel Bua; die Verstärkung des Steinwurfes am Damme in Bol und andere minder belangreiche Arbeiten.

Die Collaudirungsergebnisse, betreffend den Bau der Seeleuchte auf dem Riffe Sestrizze beim Hafen von Tajer und die Errichtung eines neuen Semaforengebäudes auf Punta d'Ostro, bei welch ersterem Bau ein Theil des am Wiener Weltausstellungsplatze exponirt gewesenen eisernen Leuchtthurmes zur Verwendung kam, wurden vom Handels-Ministerium genehmigt.

Neue Bauobjecte an der dalmatinischen Küste, deren Herstellung im Jahre 1877 bewilligt wurde, sind: die Herstellung eines Kielholufers in Pidocchio nächst Curzola, wozu Seine k. und k. apostolische Majestät den erforderlichen (auf 9986 fl. veranschlagten) Kostenbetrag aus der Allerhöchsten Privatcassa angewiesen hat; die Herstellung einer Parapetmauer bei der Seeleuchte in S. Andrea bei Rabaz, einer Uferstrecke im Hafen von Cittavecchia auf der Insel Lesina, einer Landungsbrücke vor dem Eisenbahn-Stationsplatze im Hafen von Spalato nebst Einsetzung von Landfesten daselbst und die Vervollständigung des Schutzdammes in Gradaz.

Ausser den oberwähnten an der österreichischen Küste ausgeführten Bauobjecten wurden im Berichtsjahre auch mehrere Hafen- und Seeleuchten in Stand gesetzt, und zwar im österreichisch-illyrischen Küstenlande: am 26. Januar 1877 das Hafenlicht am Kopfe des Schutzdammes in Veglia; am 14. Juni 1877 auf der Seeleuchte Cap Compare am Eingange des Hafens von Pola ein fixes weisses Licht anstatt des früheren weissen Blinkfeuers; am 19. Juli 1877 die neue Seeleuchte IV. Ordnung (mit weissem Blinkfeuer) auf Punta Pedena der Brionischen Inseln; am 20. September 1877 die Hafenleuchte auf Punta Verudella nächst Pola (rothes Licht); dann in Dalmatien am 9. November 1877 das Leuchtfeuer im neuen Thurme der Seeleuchte von Olippa.

Die im amtlichen Berichte für das Jahr 1876 (S. 78) erwähnten Schritte wegen Anfertigung von Leucht-Apparaten im Inlande, und zwar durch die Wiener Firma E. Kraft & Sohn, führten zum Abschlusse eines Vertrages, womit derselben die Lieferung des Leuchtapparates III. Ordnung für die neue Seeleuchte auf der Insel Cazza übertragen wurde. Das Leuchtgehäuse ist bereits geliefert und auch am Thurme aufgestellt worden.

Bereits seit mehreren Jahren ist das Bestreben der österreichischen Seeverwaltung dahin gerichtet, zur Förderung der heimischen Eisen-Industrie durch Bestellungen

maritimer Eisenartikel (Ketten, Anker, Bojen etc.) möglichst beizutragen. Die im amtlichen Berichte für das Jahr 1875, S. 126, in Kürze angeführten Ergebnisse der bezüglichen Verhandlungen mit inländischen Eisenwerken wurden auch dem k. k. Reichs-Kriegs-Ministerium (Marine-Section), dem Verwaltungsrathe des österreichisch-ungarischen Lloyd, sowie den in dieser Hinsicht in Betracht kommenden Handels- und Gewerbekammern zur Benützung bekannt gegeben. Der Handels- und Gewerbekammer in Leoben wurde auf ihr Ansuchen ein Ausweis über die bei der Hafen- und Seeverwaltung zur Anwendung kommenden Eisenartikel zur Mittheilung an die hiebei interessirten Gewerkschaften übermittelt. Es haben auch bereits das k. k. Arsenal-Commando in Pola und der österreichisch-ungarische Lloyd Lieferungen bei der Hüttenberger Eisenwerks-Gesellschaft bestellt.

Binnen-Schifffahrt. In Angelegenheit der Regulirung des Narenta-Flusses und der Entsumpfung des Narenta-Thales sind die Grundflächen, welche durch diese Arbeiten für das Aerar gewonnen werden sollten, erhoben und mit den Vertretern der Gemeinden Metkovich und Fort Opus befriedigende Verträge wegen Ueberlassung von Theilen der gegenwärtigen Sumpfflächen in das Eigenthum des Aerars abgeschlossen worden. Am 6. October 1877 erfolgte die Offert-Ausschreibung wegen Vergebung der gedachten Arbeiten.

Im amtlichen Berichte für das Jahr 1874 (S. 124) wurde eines Projectes gedacht, welches der Fabriksbesitzer Franz Zaillner v. Zaillenthal in Penzing für die Herstellung eines Canales zur Verbindung der Donau mit dem Wienflusse entworfen hatte. Da hiedurch ein Präjudiz in wichtigen localen Fragen der Reichshauptstadt geschaffen würde, musste der Gesuchsteller mit seinem Projecte abgewiesen werden.

Seither ist im Wege der niederösterreichischen Statthalterei ein neuerliches Gesuch desselben Bewerbers um Ertheilung der Concession zur Regulirung und Canalisirung des Wienflusses an das Handels-Ministerium gelangt, welches dahin ging, es möge vorzugsweise der Versorgung der westlichen Vororte Wiens mit Nutzwasser Berücksichtigung zugewendet werden. Hierüber hat das Handels-Ministerium die Entscheidung getroffen, dass gegen die Behandlung des Zaillner'schen Ansuchens, soweit sich dasselbe auf die erwähnte Wasserleitung und die Verbesserung des Flusslaufes erstreckt, seitens der berufenen politischen Behörde gemäss dem niederösterreichischen Wasserrechts-Gesetze vom 28. August 1870 ein Anstand nicht obwalte.

Rücksichtlich der im amtlichen Berichte für das Jahr 1876 (S. 79) erwähnten Schifffahrts-, respective Flösserei-Ordnungen für die Flüsse Steiermarks, hat das Handels-Ministerium nunmehr im Einvernehmen mit dem Ackerbau- und dem k. k. Ministerium des Innern, dann mit dem königlich ungarischen Ministerium für öffentliche Arbeiten und Communicationen auch die für den Betrieb der Plätten- und Flossfahrt auf dem Drau-Flusse ausgearbeitete Vorschrift genehmigt, welche im steiermärkischen Landesgesetz- und Verordnungsblatte verlautbart wurde.

Die Voreinleitungen wegen Zustandekommens der Entwürfe der Flösserei-Ordnungen, für den Enns- und den Save-Fluss sind bereits getroffen.

In der Sitzung vom 5. Juni hat die Donau-Commission den Beschluss gefasst, dass vom 1. Januar 1878 an für die Bemessung des Tonnengehaltes der Schiffe das im

Jahre 1873 von der internationalen Commission in Constantinopel für den Suezcanal empfohlene Aichungssystem in Wirksamkeit zu treten habe. Von diesem Zeitpunkte an sollte daher der den Dampfern, welche Kohlenräume mit festen Wänden (soutes fixes) haben, gewährte Abschlag von 3%, sowie der den Dampfern, welche nach §. a der Clausel 23 der Merchant shipping Act vom Jahre 1854 geaicht sind, auferlegte Zuschlag von 11% aufgehoben und der Tonnengehalt aller Dampfer, welche kein Certificat darüber verweisen könnten, dass sie nach dem Suezcanal-Systeme geaicht sind, von der Navigations-Cassa in Sulina behufs Bemessung der Schifffahrtstaxen nach letzterem Systeme berechnet werden.

Wie bereits im vorjährigen Geschäftsberichte erwähnt wurde, hatte die internationale Pruth-Commission zu Beginne des Jahres 1876 theils aus dem Ergebnisse ihrer Geschäfts-Thätigkeit, theils als Rest früher aufgenommener Anleihen einen Baarvorrath von 50.000 fr. zur Verfügung. Die ordentlichen Einnahmen der Commission im genannten Jahre beliefen sich auf 35.133 fr. 99 c., wovon 33.109 fr. 82 c. auf das Einkommen aus den Schifffahrtstaxen fällt, welche ein um 7.709 fr. 17 c. günstigeres Resultat als im Vorjahre ergeben haben. Von den 85.133 fr. 99 c., welche hienach im Ganzen für das Jahr 1876 zur Verfügung standen, verausgabte die Commission 12.646 fr. 75 c. auf die Kosten der Administration, 21.487 fr. 54 c. auf Flussräumungsarbeiten und 20.809 fr. 70 c. auf ausserordentliche Ausgaben, zu welchen in erster Linie die Verzinsung und Tilgung der aufgenommenen Capitalien gehören. Da demnach die Gesammtauslagen 54.943 fr. 99 c. betrugen, erübrigte für das Jahr 1877 nur noch ein Geldvorrath von 30.190 fr. Diese Summe konnte zur Deckung der gewöhnlichen Jahresausgaben der Commission um so weniger genügen, als im Jahre 1877 die Einnahmen aus der Schifffahrt in Folge der Sperrung der unteren Donau aus Anlass der Kriegsereignisse geringe waren. Die Commission konnte vor ernstlichen Verlegenheiten nur dadurch bewahrt werden, dass ihr einerseits die Leistung einer Anlehens-Rückzahlungsrate von 10.000 fr. gestundet, andererseits von den Regierungen Russlands und Rumäniens, welche beide die Verpflichtung zu der im vorjährigen Geschäftsberichte erwähnten vorschussweisen Subvention von je 20.000 fr. bereits übernommen haben, eine Abschlagszahlung von 3000 fr. geleistet wurde. In Folge der vorhin erwähnten Minderleistung von 10.000 fr., um welche sich übrigens die Ausgaben im Jahre 1878 erhöhen, und des ausserordentlichen Zuschusses von 6000 fr. war die Commission allerdings in der Lage, das Jahr 1877 mit einem Activreste von 11.381 fr. abzuschliessen. Allein im Budget pro 1878 sind den Ausgaben von 62.524 fr. Einnahmen von nur 26.751 fr., gegenübergestellt, wonach dieses Jahr ein voraussichtliches Deficit von 35.773 fr. ergeben wird, welches durch die von den drei betheiligten Regierungen zugesagte Subvention seine Deckung finden soll. Da die Zusage des österreichischen Subventionsantheils von 20.000 fr. nur unter der Bedingung erfolgte, dass die diesseitige Legislative ihre Genehmigung hiezu ertheile, diese aber bis Ende 1877 noch nicht gegeben worden war, konnte auch die k. und k. Regierung bis dahin weder die ganze Subventionssumme, noch nach dem Beispiele der Regierungen Russlands und Rumäniens eine Abschlagszahlung darauf leisten, obwohl eine solche seitens der Commission wiederholt und dringend erbeten wurde. Die Subvention wurde in das dem Reichsrathe vorgelegte Budget des k. k.

Handels-Ministeriums eingestellt, um mit dem Letzteren die legislative Genehmigung zu erlangen.*)

Die von den Delegirten der Regierungen Oesterreich-Ungarns und Deutschlands vereinbarte neue Elbeschifffahrts-Acte konnte im Jahre 1877 nicht in Wirksamkeit treten, da die Verhandlungen über einige für die definitive Annahme der Acte unsererseits aufgestellte, deutscherseits zu erfüllende Bedingungen, welche die zollamtliche Erleichterung des Elbeverkehrs bezweckten, nicht zum Abschlusse gelangt sind.

Das Handels-Ministerium hat in theilweiser Gewährung einer, von mehreren an der böhmisch-sächsischen Grenze ansässigen Holzhändlern an dasselbe gerichteten Bitte im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern die Anordnung des Artikels 3, Alinea 3, der für das Gebiet der Oberelbe erlassenen Strompolizei-Ordnung vom Jahre 1846, wonach die Breite eines Holzflosses 20 Fuss nicht übersteigen darf, dahin abgeändert, dass auf der Elbestrecke von Niedergrund bis zur böhmisch-sächsischen Landesgrenze auch Flösse von grösserer, jedoch keineswegs das Ausmass von 10 Meter Breite übersteigenden Breite zusammengestellt werden dürfen.

Die auf der österreichischen Strecke der Elbe von Melnik bis zur Landesgrenze im Jahre 1877 zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse ausgeführten Bauten und Flussräumungen haben eine Summe von 259.821 fl. 45 kr. in Anspruch genommen, während im Jahre 1876 nur 192,514 fl. 83 kr. auf diese Arbeiten verwendet worden waren. Das Handels-Ministerium liess keine Gelegenheit unbenützt, um dahin zu wirken, dass unbeschadet der für die allgemeine Schifffahrt wichtigen Strombauten an der Elbe unterhalb Aussig, die Elberegulirung oberhalb Aussig ehemöglichst, insbesondere zu dem Zwecke durchgeführt werde, um den Strom auch auf dieser Strecke für den Betrieb der Tonage geeignet zu machen.

Die Innsbrucker Handels- und Gewerbekammer hatte, von einer nordtirolischen Industrie-Unternehmung hiezu angeregt, beim Handels-Ministerium über die beklagenswerthen Zustände Beschwerde geführt, mit welchen die Schifffahrt auf der bayerischen Innstrecke unterhalb Windhausen schon seit mehreren Jahren im Kampfe lag, und daran die Bitte geknüpft, dass bei der bayerischen Regierung auf baldige Beseitigung der durch die Versandung des Flussbettes in Folge ungenügender Dammbauten herbeigeführten Schifffahrtshindernisse hingewirkt werde. In Folge der Intervention des Handels-Ministeriums erging an die königlich bayerische Regierung unter Berufung auf Artikel 12 des österreichisch-bayerischen Schifffahrts-Vertrages vom 2. December 1851 (R. G. Bl. Nr. 128 ex 1852) das Ersuchen um die geeigneten Vorkehrungen, damit es den Tiroler Schiffen möglich gemacht werde, sammt ihren Ladungen die Fahrt auf dem Inn durch das bayerische Gebiet während der gewöhnlichen Schifffahrtsperiode unaufgehalten zurückzulegen. Die bayerische Regierung hat hierauf die Hindernisse, welche in Folge eines aussergewöhnlich lang andauernden Hochwassers entstanden waren, mittelst eines Durchstiches beseitiget und erklärt, dass zur beschleunigten Durchführung der Inncorrection die Bewilligung grösserer Mittel bei der Landesvertretung werde angesucht und das Nöthige verfügt werden, um fernere Schifffahrtshindernisse, soweit dieselben sich zunächst als eine Folge der Correction darstellen, nach Möglichkeit fern zu halten.

*) Diese Genehmigung wurde jedoch nicht ertheilt.

3. Postwesen.

Organisation des Postdienstes und Angelegenheiten des Postpersonales. Die Competenzbefähigung für Postassistenten-Stellen hat eine bedeutende Erweiterung dadurch erhalten, dass mit dem Erlasse vom 31. März 1877 den Unteroffizieren, welche auf Grund des Gesetzes vom 19. April 1872 (R. G. Bl. Nr. 60) mit dem Certificate für Beamtenstellen im Allgemeinen betheilt sind, aber die für den Staatspostdienst vorgeschriebenen Schulstudien nicht absolvirt haben, nach einer befriedigenden Probepraxis von mindestens drei Monaten die Anspruchsberechtigung auf Postassistentenstellen, und zwar den Rechnungs-Unteroffizieren unbedingt, den Andern auf jede dritte, nicht an Unterofficiere verliehene Stelle eingeräumt wurde.

Auf Grund der mit den betheiligten Ministerien getroffenen Vereinbarungen wurden mit dem Erlasse vom 26. December 1877 diejenigen Bestimmungen festgestellt, nach welchen die vom Handels-Ministerium ressortirenden Behörden, Anstalten und Unternehmungen hinsichtlich der Evidenthaltung der im Sinne des §. 26 des Wehrgesetzes im Mobilisirungsfalle in ihren Civil-Anstellungen zu belassenden wehrpflichtigen Bediensteten vorzugehen haben.

Errichtung neuer Postämter und Postverbindungen. Im Jahre 1877 wurden drei ärarische Postämter, und zwar in Mödling, in Kremsier (combinirt mit der Telegraphen-Station), dann im neuen Börsegebäude in Wien errichtet. Die Stadtpost-Expeditionen zweiter Classe in den Vororten Wiens wurden mit erweitertem Wirkungskreise in Stadtpost-Expeditionen erster Classe umgestaltet und in dem am rechten Salzachufer gelegenen Stadttheile von Salzburg eine Stadtpost-Expedition 1. Classe neu errichtet.

Nicht-ärarische Postämter sind 32 in Wirksamkeit getreten, und zwar:

In Nieder-Oesterreich 6: in Penzing, Kagrau, Baumgarten, Neulerchenfeld, Unter-Meidling und St. Veit;

in Ober-Oesterreich und Salzburg 1: in Ritzlhof zu Berg;

in Steiermark 1: in Krems bei Voitsberg;

im Küstenlande und Krain 3: in Ober-Loitsch, Lanischie und Sansego;

in Böhmen 11: in Jablonec a. d. Iser, Wostroměř, Hummel, Gross-Wossek, Gebirgs-Neudorf, Weiss-Třemešna, Třemošna, Purschau, Littitz-Werk, Schlappenz und Podmoklitz;

in Mähren und Schlesien 3: in Marienthal bei Olmütz, Trzinietz und Kronsdorf;

in Galizien 5: in Morszyn, Mucharz, Węgierska, Górka, Gładyszów und Pysznica;

in Dalmatien 2: in Radovio und Port Oliveto.

Ausserdem wurde die Errichtung von 8 neuen Postämtern bewilligt und zwar: für Nieder-Oesterreich 2, Böhmen 3, Galizien 1 und Bukowina 2, welche im Jahre 1877 noch nicht activirt worden sind.

Wegen zu geringen Erträgnisses wurden dagegen 31 Postämter aufgehoben, und zwar:

In Nieder-Oesterreich 8: in Ober-Grünbach, Gastern, Dietmanns, Markgrafneusiedl, Speisendorf, Palterndorf, Zeillern und Langegg;

in Ober-Oesterreich 4: in St. Roman, Kirchherg, Pischelsdorf hei Mattighofen und Pinsdorf;

in Steiermark und Kärnten 3: in Edelshach, Röthelstein und Weisshriach;

in Tirol und Vorarlherg 7: in Jndenstein, Navis, Namlos, Welschnofen, Trafoi St. Martin im Gnadenwalde und Möggers;

in Böhmen 2; in Poiehraditz nnd Steinsdorf;

in Gallzien 6: in Chrewt, Krępna, Majdangórni, Pogorska Wola, Konieczna nnd Malastów;

in der Bukowina 1: in Mitoka.

Nene Bahnrouten, welche für den Posttransport in Benützung genommen wurden, sind:

Brüx-Ossegg-Riesenherg-Klostergrab der k. k. priv. Prag-Duxer Bahn; Neuern-Eisenstein der k. k. priv. Pilsen-Priesen (Komotan) Eisenhahn; Selzthal-Schärding der k. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn (Salzkammergut-Bahn); Leohersdorf-Gntenstein, Leohersdorf-St. Pölten und Pöchlarn-Kienherg-Gaming der k. k. priv. niederösterreichischen Südwestbahnen.

Weiters wurde hei den Eilzügen Krakau-Lemherg-Podwoloczyska, Lemherg-Czernowitz-Suczawa, dann Wien-Tetschen und hei den Anschlusszügen auf den Linien Lissa-Prag und Nimhurg-Junghunzlau-Reichenherg die Beförderung von Geldhriefen und kleineren Werthsendungen eingeleitet.

Im Interesse des allgemeinen Postverkehres wurde anch im Jahre 1877 eine Reihe von Cnrseinrichtungen vorgenommen, wodnrch die Post-Verhindnngen innerhalh des Gehietes der im Reichsrathe vertretenen Länder eine Vermehrung nm 162 erfahren hahen.

Von fahrenden Postämtern wurde die Amhulance Nr. 5 Wien-Brünn und retour neu eingeführt, dagegen die Amhulance Nr. 32, Marbnrg-Franzensfeste und retour, dann Nr. 27, Laihach-Villach und retour, eingestellt; die Amhnlance Nr. 21, Wien-Brünn-Troppau, auf die Strecke Wien-Prerau-Olmütz-Troppau, heziehungsweise Troppau-Olmütz-Preran-Wien verlegt nnd die Amhulance Nr. 45, Blndenz-Lindau, und Nr. 46: Lindau-Bludenz, anf die Strecke Feldkirch-Lindan, respective Lindau-Feldkirch, für die Winterperiode 1877/78 heschränkt.

Auch bei den bestehenden Strassencnrsen wnrden theils wegen der Eröffnung neuer Eisenhahnstrecken, theils aus Ersparnngsrücksichten mehrfache Veränderungen, und zwar 160 Einstellungen, 14 Beschränkungen, 4 Ansdehnnngen, 12 Verlegungen, 56 Umgestaltungen nnd 207 anderweitige Cnrsänderungen durchgeführt nnd hiehei ein Ersparniss von circa 100.000 fl. erzielt.

Regelung des Postverkehrs. Wichtigere Verfügungen zur Regelung des Brief- und Fahrpostverkehres waren:

Feststellnng der Portohehandlung von Briefpostsendungen, welche Drucksachen mit Waarenprohen oder Mustern vereint enthalten: Maximalgewicht 250 Gramm, Einheitstaxe 5 kr. (Post-Verordnungshlatt Nr. 21);

Gestattnng des Durchlöcherns von Briefmarken zur Bezeichnung des Eigenthums (Post-Verordnungshlatt Nr. 23);

Aenderung in der Evidenthaltung der Briefkarten bei täglich mehrmaligen Briefexpeditionen an ein und dasselbe Postamt (Post-Verordnungsblatt Nr. 45);

Abänderung der Bezeichnung der postamtlichen Geldbrief-Couverts (Post-Verordnungsblatt Nr. 59);

Bestimmungen über die Behandlung der zur Post aufgegebenen Telegramme und Telegraphen Avisi (Post-Verordnungsblatt Nr. 63).

Endlich wurden im Jahre 1877 auch die Verhandlungen mit der k. ungarischen Postverwaltung wegen Einführung eines neuen Fahrpost-Tarifes wieder aufgenommen.

Internationales Postwesen. Das Gebiet des allgemeinen Postvereines hat im Laufe des Jahres 1877 eine namhafte Erweiterung erfahren, indem demselben Japan, Brasilien, Persien und Grönland, dann ein Theil der britischen überseeischen Besitzungen, ferner die niederländischen, spanischen, portugiesischen und dänischen Colonien beigetreten sind.

Der allgemeine Postverein umfasst nunmehr den grössten Theil aller Culturstaaten in vier Welttheilen und ist zu erwarten, dass auch die übrigen, dermalen dem Verein noch ferne stehenden Länder sich demselben baldigst anschliessen und der dem allgemeinen Verkehr gebotenen Begünstigungen theilhaft werden.

Zur Vorbereitung für den am 1. Mai 1878 zu eröffnenden Post-Congress in Paris wurde von dem internationalen Post-Bureau in Bern im Vereine mit der französischen Postverwaltung ein umfangreiches Operat, enthaltend Vorschläge zur theilweisen Abänderung des allgemeinen Berner Postvertrages vom 9. October 1874 und des bezüglichen Reglements, sowie zu dessen Ergänzung durch Entwürfe für den gegenseitigen Austausch von Briefen mit declarirtem Werth-Inhalt, ferner von Geldanweisungen in dem gesammten Vereinsgebiete, ausgearbeitet und mit den bezüglichen Motiven-Berichten an sämmtliche Vereins-Postverwaltungen zur Begutachtung und Erstattung allfälliger Gegenvorschläge übermittelt.

Die vom Standpunkte des Handels-Ministeriums diesfalls für nöthig erachteten Bemerkungen und Gegenvorschläge wurden im Einvernehmen mit der k. ungarischen Postverwaltung festgestellt und dem internationalen Post-Bureau in Bern zur weiteren Erörterung übermittelt.

Der ausländische Postanweisungs-Verkehr, der bisher nur mit Deutschland und der Schweiz bestanden, wurde mit 1. Februar 1877 auch auf den Verkehr mit Italien ausgedehnt.

Mit 1. Juni 1877 wurde auch der Postanweisungs-Dienst im Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Amerika eingeführt. Derselbe wird durch die schweizerische Postverwaltung in der Weise ermittelt, dass sämmtliche aus Oesterreich-Ungarn herrührende, für die Vereinigten Staaten bestimmten Geldanweisungen ausschliesslich an das schweizerische Post-Bureau in Basel geleitet werden, welches deren Weiterbeförderung und Umrechnung des in österreichischer Bank-Valuta eingezahlten und auf Goldfranken umgerechneten Betrages auf die amerikanische Dollar-Goldwährung besorgt.

In theilweiser Abänderung der Vorschriften über den Verschluss der Fahrpostsendungen wurde analog den Bestimmungen über den Wechselverkehr mit Deutschland auch in dem Fahrpostverkehr mit der Schweiz und mit Italien und im internen österreichisch-ungarischen Verkehr die Vereinfachung, beziehungsweise Erleichterung ein-

geführt, dass Fahrpostsendungen ohne declarirten Werth in dem Falle ohne besonderen Siegelverschluss aufgegeben und abgefertigt werden können, wenn der Inhalt der Sendungen untheilbar ist oder durch den sonstigen Verschluss die Sendung hinlänglich gesichert erscheint.

Bei dem Geldbrief-Verkehr mit Russland wurden die im internen Verkehr verwendeten postamtlichen Geldbrief-Converts mit dem nur durch 2 Siegel hergestellten Verschlusse gleichfalls für Werthsendungen bis zum Gewichte von 250 Gramm eingeführt.

Zur Herstellung einer regelmässigen Postverbindung mit Persien wurde der Austausch von directen Briefpaketen zwischen Wien und dem persischen Postamte in Tauris (Tabris) auf dem Wege über Russland eingerichtet.

Zum Behufe des Abschlusses eines neuen Postvertrages mit Griechenland wurde ein Entwurf ausgearbeitet, über welchen die Verhandlungen im Jahre 1877 mit Rücksicht auf die politischen Verhältnisse noch nicht beendet wurden.

Bezüglich der Anwendung des neuen deutschen Fahrpost-Tarifes auf den Wechselverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn mit Deutschland und der Schweiz wurden eingehende Verhandlungen gepflogen, welche aber im Berichtsjahre noch nicht zum Abschlusse führten.

Mit dem Verwaltungsrathe des österreichisch ungarischen Lloyd wurde ein Uebereinkommen getroffen, laut welchem vom 1. Juli 1877 an Fahrpostsendungen nach allen von demselben berührten Hafenorten in der Levante entweder bis zum Bestimmungsorte frankirt oder unfrankirt abgesendet werden können; zur entsprechenden Durchführung dieses Uebereinkommens wurde eine specielle Instruction für die betheiligten Aemter und Lloyd-Agenten verfasst.

Für die Beförderung der Fahrpostsendungen nach Italien auf dem Wege über die Schweiz wurde ein neuer Tarif aufgelegt.

In Folge des Beitrittes der Eingangs bezeichneten Länder zum Postverein, der Aenderungen in den Schifffahrts-Verbindungen und der vorgeschriebenen Instradirung wurden vielfache Aenderungen in dem Briefpost-Tarife für das Ausland nothwendig, wodurch für einen grossen Theil der fremdländischen Correspondenzen neuerliche Tax-Ermässigungen eintraten.

Auch in den ausländischen Fahrpost-Tarifen für Amerika, Asien, Australien, Belgien, Dänemark, Frankreich, Grossbritannien, Italien, die Niederlande, Norwegen, Portugal, Russland, Schweden, Schweiz und Spanien wurden wiederholt Aenderungen und Richtigstellungen vorgenommen.

Die auf Grund des Berner Postvertrages vorzunehmenden statistischen Ermittlungen zur Feststellung des Gewichtes der transitirenden Briefpostsendungen und der hiernach entfallenden Transit-Gebühren wurden in der Zeit vom 1. bis 14. December 1877 unter Anwendung einer neuen Instruction veranlasst.

4. Telegraphenwesen.

Personalangelegenheiten. Das Gesammterforderniss an Manipulanten wurde für das Jahr 1877 mit 1624 (gegenüber einem Stande von 1640 im Jahre 1876 und von 1670 im Jahre 1875) systemisirt. Hiebei wurde auch im abgelaufenen Jahre

auf die ausgedehnte Verwendung von weiblichen Arbeitskräften Bedacht genommen und die Anzahl derselben mit 400 (gegen 370 im Vorjahre) festgestellt.

Thatsächlich blieb jedoch im Jahre 1877 der Stand des Telegraphen-Manipulations-Personales hinter der in Aussicht genommenen Ziffer zurück, indem sich nämlich die Zahl der männlichen Manipulanten auf 1236 (1876 : 1276), die der Telegraphistinen auf 361 (1876 : 330), der gesammte factische Personalstand sonach nur auf 1597 Individuen (gegen 1606 im Vorjahre) belief.

Zur Heranbildung von geeigneten männlichen und weiblichen Aspiranten für den Staats-Telegraphendienst wurden auch im abgelaufenen Jahre mehrere Lehrcurse abgehalten, und zwar an der Handels-Akademie in Wien und Prag Fachcurse für männliche Manipulanten, aus welchem 9, respective 10 befähigte Aspiranten hervorgegangen sind, ferner zu Wien ein Curs für Frauen, welcher 44 befähigte Candidatinen ergab, zu Triest ein solcher zur Unterweisung in der Manipulation mit dem Meyer'schen Telegraphenapparate (5 Beamte, 6 Telegraphistinnen) und zu Czernowitz zur Unterweisung im Hughes-Dienst (5 Manipulanten) abgehalten. Da eine namhafte Vermehrung des Standes der männlichen Manipulanten dermalen nicht nothwendig ist und auch für die nächste Zukunft nicht erforderlich werden dürfte, überdies Candidaten für einen etwaigen Mehrbedarf in ausreichender Zahl bereits vorhanden sind, so wurde die Abhaltung weiterer Fachcurse an den beiden Handels-Akademien in Wien und Prag unter Vorbehalt einer eventuellen Wiedereinführung sistirt.

Bau von Telegraphenleitungen. Im Jahre 1877 wurden vom Handels-Ministerium mit der k. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn und mit den k. k. priv. niederösterreichischen Südwestbahnen Verträge in Betreff der Herstellung, Erhaltung und Benützung der Telegraphenleitungen längs der diesen Gesellschaften concessionirten Bahnlinien (Salzkammerguthbahn, beziehungsweise Leobersdorf-St. Pölten, Leobersdorf-Gutenstein, Scheibmühl-Schrambach und Pöchlarn-Kienberg-Gaming) abgeschlossen.

Ausserdem wurde in folgenden Fällen die Bewilligung zur Herstellung von Telegraphenleitungen ertheilt, und zwar: der Direction der Privatgüter Sr. Majestät des Kaisers zur Herstellung einer Glockensignalleitung vom Bahnhofe in Swoleniowes bis zur kais. Zuckerfabrik; dem Grafen Johann Wilczek zur Herstellung einer Leitung zwischen seinem Palais in Wien und dem Schlosse Seebarn; der Imperial-Continental-Gas-Associatiation zur Herstellung einer Telegraphenleitung zwischen den Gasometern in Erdberg und Zwischenbrücken; dem General-Director der österr. Nordwestbahn Dr. Gross zur Herstellung einer Telegraphenleitung vom Bahnhofe zu seiner Villa in Korneuburg; den Inspectoren der genannten Bahn J. Hudelist und W. Brandseph zur Herstellung der Leitungen zwischen ihren Wohnhäusern und dem Aufnahmsgebäude in Lang-Enzersdorf; den Fabrikanten Adolph Löw & Comp. in Iglau zur Herstellung einer Privat-Telegraphenleitung zwischen den beiden Fabriken in Helenenthal und Klein-Beranau bei Iglau.

Ferner wurden den Stadtgemeinden Prag, Smichow, Braunau, Neuhaus in Böhmen, Graz und Baden bei Wien, den Gemeinden Hernals, Ottakring, Meidling, Gaudenzdorf und Simmering, sowie den freiwilligen Feuerwehren in Neulerchenfeld, Stockerau und Leoben Bewilligungen zur Herstellung von Feuersignal-Leitungen ertheilt.

Nach erfolgter Bauherstellung und vorgenommener Collaudirung wurden folgende neue Telegraphenleitungen dem Betriebe übergeben:

a) zur Erleichterung des Verkehres bereits bestehender Stationen und zur Rectificirung des Liniennetzes:

Klagenfurt-Villach,
Teplitz-Bilin,
Karlsbad-Radonitz und
Zara-Kistagne;

b) zur Einbeziehung neuer Stationen in das Telegraphennetz:

Vöcklabruck-Wolfsegg,
Graz-Köflach,
Mariazell-Wildalpe,
Tarnow-Dabrowa,
Lemberg-Rudki,
Lomnitz-Podmoklitz,
Hohenelbe-Peterbaude (unter gleichzeitigem Anschlusse dieser Leitung an eine auf deutschem Reichs-Gebiete nach Hirschberg führenden Linie),
Adelsberg-Zirknitz und
Cervignano-Grado;

ferner die Schleifenleitungen:

U. Hradisch-Welehrad,
Neuhaus in Steiermark-Irdning,
Hirt-Gurk,
Weltrus-Welwarn,
Teplitz-Eichwald,
Corolba-Montona,

und ausserdem die sonst noch benöthigten Zuführungslinien zu den neueröffneten Stationen.

Die Zahl der Telegraphenstationen, welche dem Verkehre im Jahre 1877 übergeben wurden, beläuft sich auf 101, wovon 45 Staats-Telegraphenstationen und 56 Eisenbahn-Betriebsstationen sind. Die ersteren befinden sich in nachfolgenden Ländern und Orten: *)

In Oesterreich unter der Enns:

Gloggnitz N.
Langau P.

In Oesterreich ob der Enns:

St. Nikola PC.
Sarmingstein PC.

In Salzburg:

Bruck im Pinzgau PC.
Mittersill PC.

In Steiermark:

Dobelbad PC.
Irdning PC.
Kapfenberg PC.
Köflach PC.
Voitsberg PC.
Wildalpen PC.
Zeltweg PC.

In Kärnten:

Gurk PC.
Malborghetto PC.

*) B = Beamtenstation,
N = selbstständige Nebenstation,
PC = mit der Post combinirte Nebenstation,
P = mit Privatpersonen besetzte Nebenstation,
S = Semaphorenstation.

Nötsch PC.
Pörtschach PC.

In Krain:

Zirknitz PC.

Im österr.-illyr. Küstenlande:

Aquileja P.
Grado PC.
Montona P.
Salvore S.

In Tirol und Vorarlberg:

Klobenstein B.

In Böhmen:

Duppau PC.
Eichwald PC.
Giesshübel-Puchstein P
Kaufim PC.
Kohljanowitz N.
Liebenau PC.
Maschau P.
Peterbaude P.
Platten PC.
Podmoklitz PC.
Spindelmühle P.
Unterkralowitz P.
Welwarn P.
Winař PC.
Zasmuk P.

In Mähren:

Pohl PC.
Tscheitsch PC.
Welehrad P.

In Schlesien:

Freiheitsau PC.

In Galizien:

Dąbrowa PC.
Komarno PC.
Rudki PC.

Von den 45 eröffneten Staats-Stationen waren daher:

1 Beamtenstation,
2 selbstständige Nebenstationen,
30 mit der Post combinirte Nebenstationen,
11 mit Privatpersonen besetzte Nebenstationen,
1 Semaphorenstation.

Die im Jahre 1877 eröffneten 56 Eisenbahnbetriebs-Telegraphenstationen vertheilen sich auf die einzelnen Eisenbahnen folgendermassen:

Niederösterreichische Südwestbahnen	27
Salzkammergut-Bahn	17
Pilsen-Priesen (Komotauer) Bahn	4
Kaiserin Elisabeth-Bahn	2
Südbahn	2
Mährisch-schlesische Centralbahn	2
Oesterreichische Staatsbahn	1
Prag-Duxer Bahn	1
Zusammen	56

Internationales Telegraphenwesen. Im Jahre 1877 ist nun auch Brasilien dem internationalen Telegraphen-Vertrage, ddo. St. Petersburg den 10./22. Juli 1875, endgiltig beigetreten, nachdem einige Anstände, welche diesen Beitritt verzögert hatten, beseitigt worden waren.

Mehrere, auf Abänderung der reglementarischen Bestimmungen des Petersburger Vertrages abzielende, durch das internationale Berner Bureau angebahnte Verhandlungen

blieben mit Rücksicht auf den nahen Zusammentritt der nächsten internationalen Telegraphen-Conferenz, welche über Einladung der grossbritannischen Regierung auf den 1. Juli 1878 nach London einberufen wurde, in suspenso.

Zur Gewinnung des erforderlichen Materiales für die der Londoner Conferenz zu machenden Vorlagen wurden die Gutachten der Telegraphen-Departements und der Telegraphen Rechnungsabtheilung, sowie sämmtlicher Telegraphen-Directionen eingeholt, so dass mit Schluss des Jahres 1877 an die Zusammenstellung der fraglichen Vorlagen gegangen werden konnte.

Bereits am 3., 4. und 5. Juli 1877 hatten übrigens nach Angabe des internationalen Berner Bureau genaue Ermittlungen bei allen k. k. Telegraphen-Stationen über den internationalen Terminal- und Transit-Telegraphenverkehr zu dem Zwecke stattgefunden, um im Sinne der 1875ger Beschlüsse der Petersburger Conferenz die erforderlichen statistischen Daten zur Berathung derjenigen Anträge zu gewinnen, welche in erster Linie die österreichisch-ungarische, und im Anschlusse an dieselbe die deutsche Telegraphen-Verwaltung, im Hinblicke auf eine durchgreifende Reform der internationalen Telegraphentarife, bei der Londoner Conferenz vorzubringen beabsichtigen. Die aus den fraglichen Ermittlungen gewonnenen Resultate wurden dem internationalen Telegraphen-Bureau in Bern zur weiteren Behandlung überwiesen.

Im Zusammenhange hiemit wurde ein neuer Vorschlag des deutschen General-Telegraphenamtes, die Einführung eines europäischen Einheitstarifes betreffend, in vorläufige Erwägung gezogen.

Besondere Verhandlungen wurden mit den Telegraphen-Verwaltungen mehrerer Staaten in Betreff der mit denselben abgeschlossenen Specialübereinkommen gepflogen.

Das mit Deutschland geschlossene Uebereinkommen wurde gegen Ende des Jahres 1877 Seitens des deutschen Reiches für den letzten December 1878 gekündigt, und zwar in der Absicht, um zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland auf Grund der von der Londoner Conferenz zu beschliessenden Tarifreformen ein neues Tarifsystem für den gegenseitigen Verkehr ins Leben rufen zu können. Im Uebrigen wurden im Laufe des Jahres 1877 noch mehrere auf den Vollzug des 1875ger Uebereinkommens bezügliche Fragen der Lösung zugeführt; die sohin für den Verkehr mit Deutschland geltenden Detailvorschriften sind zum amtlichen Gebrauche in einer besonderen Zusammenstellung systematisch geordnet worden.

Die Ausführung der Uebereinkommen mit der Schweiz und Italien erheischten keine neuen Verhandlungen, doch wurden auch die auf den Vollzug dieser Uebereinkommen bezüglichen Detailbestimmungen zum Amtsgebrauche in ein Ganzes zusammengefasst.

Dagegen machte das Uebereinkommen mit der Türkei weitere Verhandlungen nothwendig, und zwar einerseits behufs endlicher Genehmigung desselben, andererseits aber wegen Durchführung der seit 1. Jannar 1876 schwebenden Abrechnungen. Ungeachtet aller diesfälligen Schritte gelang es jedoch wegen der divergirenden Bestimmungen des türkischen und rumänischen Uebereinkommens, sowie wegen der politischen Ereignisse noch immer nicht, die Genehmigung des türkischen Uebereinkommens und die Abwicklung der rückständigen Rechnungen zu erzielen, so dass mit

Schluss des Jahres 1877 die Abrechnungen von zwei Jahren im Rückstande verblieben. Zur Beschleunigung des diesfälligen Saldo wurden desshalb österreichischerseits summarische Monatsnachweisungen der gesammten zweijährigen Forderung und Schuldigkeit Oesterreichs gegenüber der Türkei aufgestellt und nach Konstantinopel zur Anerkennung übersendet.

Gleich dem türkischen erhielt auch das rumänische Uebereinkommen im Laufe des Jahres 1877 noch nicht die endgiltige Genehmigung; doch wurde dasselbe in allen wesentlichen Punkten auch auf administrativem Wege in Vollzug gesetzt, nachdem über die streitige Vergütung der Telegraphen-Nebengebühren eine vorläufige Einigung im Sinne des österreichischen Standpunktes erzielt worden war und die rumänische Verwaltung sich einverstanden erklärt hatte, die Abrechnungen bis zum Abbruche des telegraphischen Verkehrs zwischen Rumänien und der Türkei nach den früher geltenden Bestimmungen abzuwickeln. In Folge dessen finden gegenwärtig die Abrechnungen und die bezüglichen Zahlungen seitens Rumäniens regelmässig statt.

Das mit Serbien abgeschlossene Uebereinkommen trat auch im Jahre 1877 nicht in Kraft, nachdem die im Jahre 1876 sistirten Verhandlungen bezüglich der Genehmigung desselben politischer Verhältnisse wegen nicht aufgenommen wurden.

In schliesslicher Ausführung des Uebereinkommens mit Russland wurden russischerseits die im Grenzrayon gelegenen Stationen festgesetzt; auch wurde eine Abänderung des Abrechnungsverfahrens dahin vereinbart, dass von nun an in den Monatsabrechnungen nicht mehr die gegenseitige Forderung, sondern die gegenseitige Schuldigkeit nachzuweisen sein wird.

D.

Statistik.

Die Publicationen, welche vom statistischen Departement im Handels-Ministerium während des Jahres 1877 herausgegeben wurden, sind, ausser der Wochenschrift „Austria", welche im abgelaufenen Jahre ihren 29. Jahrgang vollendete, die unter dem Titel „Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr" erscheinenden zwanglosen Hefte. Von diesen wurden veröffentlicht:

Zwölfter Band 1. bis 12. Heft, Mittheilungen der k. und k. österreichisch-ungarischen Consulatsbehörden, fünfter Jahrgang.

Dreizehnter Band, 1. Heft, amtlicher Bericht über die Geschäftsthätigkeit des k. k. Handels-Ministeriums während des Jahres 1876.

2. Heft, Statistik des österreichischen Telegraphen im Jahre 1876.

3. Heft, Statistik des österreichischen Postwesens im Jahre 1876.

4. Heft, Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahn-Statistik im Jahre 1876.

Mit Allerhöchster Entschliessung vom 9. Juni 1877 wurde die Errichtung der in den beiden vorausgegangenen amtlichen Berichten erwähnten Permanenz-Commission für die Handelswerthe auf Grundlage des für diese Commission beantragten Statuts genehmigt.

Nach dem Statute hat die Commission die Aufgabe, die Preise der Verkehrsgegenstände jährlich zu erheben und festzustellen, welche der amtlichen Handelsstatistik zu Grunde gelegt werden. Sie ist dem Handels-Ministerium unmittelbar untergeordnet und zerfällt in eine allgemeine Abtheilung und in die erforderliche Anzahl von Fachabtheilungen, besteht aus einem Präsidenten, aus Vertretern der k. k. Ministerien der Finanzen, des Handels und des Ackerbaues, ferner der statistischen Central-Commission, der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer und des Hauptzollamtes, sowie aus einer nach Bedarf festzustellenden Anzahl anderer Mitglieder, welche vom Handels-Minister aus den fachmännischen Kreisen der Land- und Forstwirthschaft, der Industrie und des Handels auf die Dauer von 6 Jahren ernannt werden.

Am 20. September 1877 constituirte sich unter dem Vorsitze des vom Handels-Minister ernannten Präsidenten Hofrath Dr. Brachelli die neu creirte Permanenz-Commission in einer Sitzung, welche im grünen Saale der k. k. Akademie der Wissenschaften abgehalten wurde. Bis zur definitiven Feststellung der Geschäftsordnung für diese Commission sind einstweilen zur Bestimmung der Handelswerthe für das Jahr 1876 jene 15 Sectionen beibehalten worden, welche von der statistischen Central-Commission bei früheren Enquêten zu Grunde gelegt wurden, und es erfolgte die Einreihung der einzelnen Mitglieder je nach ihrem geschäftlichen Berufe in die genannten 15 Abtheilungen und gleichzeitig die Wahl der Obmänner derselben. Hierauf begannen diese Fachabtheilungen die Werthberechnung und theilten sich zur gründlicheren Behandlung des gebotenen Stoffes häufig in Unterabtheilungen. Ihren Berathungen wurden die verlässlichsten und auf dem betreffenden Gebiete erfahrensten Experten beigezogen, die ihre Aufgabe in 42 Sitzungen vollendeten, obschon die Schwierigkeiten nicht zu verkennen sind, die sich mit Rücksicht auf die combinirten Positionen des Zolltarifs bei der Bestimmung von Durchschnittswerthen dargeboten haben.

Am 11. und 17. December 1877 wurden in den Sitzungen der allgemeinen Abtheilung der Permanenz-Commission unter dem Vorsitze des Präsidenten die von den Fachabtheilungen erhobenen Handelswerthe in Gemässheit des Statuts §. 3. Alinea 3. der Revision unterzogen und endgiltig festgestellt.

Ebenso gelangten Anträge und Wünsche der einzelnen Fachabtheilungen, deren Mehrzahl sich auf eine möglichst detaillirte Nachweisung des Waarenverkehres bezogen, zur Berathung und Beschlussfassung.

Die im amtlichen Berichte für das Jahr 1876 (S. 93) erwähnte Commission für die internationale Eisenbahn-Statistik trat in Folge einer Einladung seitens der königlich italienischen Regierung am 8. October 1877 in Rom zu ihrer ersten Versammlung zusammen und hielt vom 8. bis zum 11. October vier Sitzungen ab.

Anwesend waren:

Präsident: Dr. Hugo Franz Brachelli, Hofrath im k. k. Handels-Ministerium und o. Professor in Wien.

Ehrenpräsident: Pasquale Valsecchi, Parlamentsmitglied, Generaldirector der italienischen Eisenbahnen im königlichen Ministerium für öffentliche Arbeiten in Rom.

Vice-Präsidenten: Ludwig Bodio, Professor und Director der Generalstatistik des Königreiches Italien in Rom; Louis Perl, Divisionschef der grossen russischen Eisenbahngesellschaft in St. Petersburg.

Mitglieder: Eduard d'Amico, Parlamentsmitglied, Director der römischen Eisenbahnen in Rom; Nicolas Annensky, Chefredacteur des statistischen Bureans im russischen Verkehrs-Ministerium (in Vertretung des Sectionschefs Borkowsky) in St. Petersburg; Charles Baum, Ingénieur des ponts et chaussées in Paris; Felix Biglia, Eisenbahn-Inspector in Rom; Dr. Moritz Block, Schriftsteller in Paris; Ludwig Bonazzi, Oberinspector der oberitalienischen Eisenbahnen in Mailand; Ernst Callewaert, Inspector der flandrischen Eisenbahnen in Brüssel; V. Crosa, Ingenieur der oberitalienischen Eisenbahnen in Mailand; Samuel Hahn, Oberinspector der Südbahn (in Vertretung des Generaldirectors Friedrich Schüler) in Wien; Emorich Ivánka, Generaldirector der ungarischen Nordostbahn in Budapest; Jules Janssens, Generalinspector, Mitglied der Direction der belgischen Staatsbahnen in Brüssel; Jos. Jencke, k. sächsischer Finanzrath, Mitglied der Direction der sächsischen Staatsbahnen in Dresden; Karl Keleti, Ministerialrath, Vorstand des königlich ungarischen statistischen Landesbüreaus in Budapest; Josef Lanino, Divisionsingenieur der italienischen Südbahnen in Ancona; Eduard Mannheimer, Oberinspector der Südbahn in Wien; Mari, Eisenbahn-Ingenieur in Rom; Emil Paria, Commissär der oberitalienischen Eisenbahnen in Mailand; Edwin Pearson, Beamte im Board of Trade in London; Bartholomäus Perucca, Oberinspector bei den oberitalienischen Bahnen in Mailand; K. Schrader, Director der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn in Berlin; Schwabe, Regierungsrath, Mitglied der Direction der niederschlesisch-märkischen Eisenbahn in Berlin; Graf Vassart d'Hozier, Ingénieur des mines in Paris; A. v. Wondrich, Geniecapitän, Betriebsdirector der baltischen Eisenbahn in St. Petersburg.

Secretäre: Dr. Richard Hasenöhrl, Ministerial-Vicesecretär im k. k. Handels-Ministerium in Wien; C. de Negri, Vicesecretär im königlichen Handels-Ministerium in Rom; Fr. Colaci, Vicesecretär im königlichen Handels-Ministerium in Rom.

Nachdem die Versammlung durch den kön. italienischen Minister des Aeussern Melegari, dann den Generalsecretär im kön. Handels-Ministerium Branca begrüsst und im Namen der italienischen Regierung willkommen geheissen worden war, wurde sofort in die Berathung des vom Präsidenten vorgelegten, im statistischen Departement des k. k. Handels-Ministeriums ausgearbeiteten Entwurfes von einheitlichen Tabellen für die internationale Eisenbahnstatistik eingegangen.

Die aus diesen Berathungen hervorgegangenen, endgiltig festgestellten Formularien umfassen 5 Tabellen und zwar:

Tabelle I. Darstellung der Längen, der Oberbau-, Niveau- und Richtungsverhältnisse der im Betriebe stehenden Eisenbahnen (mit 44 Colonnen);

Tabelle II. Stand und Leistungen der Fahrbetriebsmittel (mit 54 Colonnen);

Tabelle III. Anlage-Capital, staatliche und sonstige Begünstigungen (mit 13 Colonnen);
Tabelle IV. Betriebs-Einnahmen und Ausgaben (mit 38 Colonnen);
Tabelle V. Verwendung der Reineinnahmen und besondere Ausgaben (mit 11 Colonnen).

In Betreff der weiter zu ergreifenden Schritte fasste die Commission folgende Beschlüsse: Die festgestellten und endgiltig redigirten Tabellen werden vom Präsidium an alle Eisenbahnverwaltungen mit dem Ersuchen überschickt, die Colonnen für das Jahr 1876, wenn möglich auch 1877, auszufüllen und bis 1. Juni 1878 an das Präsidium einzusenden. Zur Vereinfachung haben sich einige Herren bereit erklärt, die Uebersendung der Fragebogen an die Eisenbahn-Verwaltungen ihrer Länder, beziehungsweise die Einsammlung der ausgefüllten Formularien zu übernehmen und zwar Director Schrader für Deutschland, Generaldirector Valsecchi für Italien, Chefredacteur Annensky und Divisionschef Perl für Russland. Die Verarbeitung der gelieferten Nachweisungen zur ersten internationalen Eisenbahnstatistik übernimmt Oesterreich, respective das Präsidium der Commission. Die während der Sitzungen seitens der Herren v. Wendrich und v. Michalowski vorgelegten Memoires über die Bearbeitung der internationalen Eisenbahnstatistik werden vom Präsidium und den Mitgliedern in Berathung gezogen werden.

Die Tagesordnung der nächsten Versammlung wurde folgendermassen festgestellt: 1. Bestimmung der Details für die Ausgaben der Eisenbahnverwaltungen behufs Erläuterung der diesfalls angenommenen Colonnen, ferner Berathung des bisherigen Tableaus IV des Entwurfes, betreffend die für Privatzwecke betriebenen Eisenbahnen; 2. Erhebung des Waarenverkehrs auf den Eisenbahnen; 3. Statistik des Unfallswesens auf den Eisenbahnen; 4. Statistik des Eisenbahnpersonals und des zu Gunsten desselben bestehenden Unterstützungswesens.

In das Berichtsjahr fiel ausserdem die Erhebung von Daten über Industrie-Statistik, welche durch die Handels- und Gewerbekammern zunächst zum Zwecke einer in den österreichischen Katalog für die Pariser Weltausstellung 1878 aufzunehmenden Darstellung der österreichischen Industrie eingeleitet wurde, ferner die Anbahnung einer Reform in der österreichischen Seeschifffahrts- und Seehandelsstatistik. Ein besonderer Uebelstand dieser durch die Erlässe des Handels-Ministeriums vom 18. Juli 1850 und vom 21. März 1857 geregelten Statistik lag nämlich darin, dass sowohl die Hafen- und Seesanitätsämter, als die Finanzbehörden die Nachweisungen über die zur See ein- und ausgeführten Waaren aufzeichneten, und zwar nach verschiedenen Waarenclassificationen und Formularien und mit Zugrundelegung verschiedener Bewerthungen. Es wurden demnach über den Waarenverkehr zur See einerseits in der Publication „Navigazione e commercio in porti Austriaci“, welche von dem statistischen Amte der Handels- und Gewerbekammer in Triest unter Mitwirkung der k. k. Seebehörde herausgegeben wird, andererseits in den von der statistischen Centralcommission auf Grund der Nachweisungen der Finanzbehörden herausgegebenen „Ausweise über den auswärtigen Handel“ verschiedene, nicht übereinstimmende Daten über den Handel Oesterreichs zur See veröffentlicht. Um nun diesem Uebelstande abzuhelfen, zugleich aber eine Ersparung an Arbeit (durch bloss einmalige Erhebung) herbeizuführen, hat die k. k. Seebehörde im Einvernehmen mit der k. k. Finanz-Landesdirection in Zara neue Formularien und Instructionen angefertigt, welche zugleich für die

eigentliche Schifffahrtsstatistik gewisse Vereinfachungen in Vorschlag bringen. Der von der k. k. Seebehörde dem Handels-Ministerium, dann von der Finanz-Landesdirection in Zara dem Finanz-Ministerium vorgelegte Entwurf der neuen Instructionen und Formularien für die Hafen- und Seesanitätsbehörden einerseits und für die dalmatinischen Zollbehörden andererseits, wurde im Handels-Ministerium auf Grund commissioneller Berathungen weiteren Abänderungen unterzogen, und hiebei auch auf die zweckentsprechende Einrichtung der von der Triester Handelskammer herausgegebenen Publication über Schifffahrt und Seehandel Rücksicht genommen.

Das Wesentlichste der mit 1. Januar 1879 zu activirenden Reform besteht darin, dass die gemischten Aemter in Dalmatien künftig von der Anfertigung von Doppelausweisen über den Waarenverkehr zur See (für die Seebehörde und für die Finanz-Landesdirection) enthoben sind und nur eine Nachweisung über Waareneinfuhr und Ausfuhr zu liefern haben, welche aber zugleich über Provenienz, Destination und Flagge Auskunft gibt, dass im Uebrigen ihr Erhebungsmaterial vereinfacht wird und dass endlich keine Bewerthung der Waaren bei diesen Aemtern selbst (sondern erst bei der Börsedeputation in Triest) stattfindet. Ein Plus der Arbeit findet nur bei den wenigen, nicht mit Hafenämtern verbundenen Zollämtern in Dalmatien statt, welche der Seebehörde bisher kein Material geliefert haben, künftig aber ausser den monatlichen, nach den neuen Formularien eingerichteten Ausweisen auch eine Jahrestabelle für die Waarenbewegung zur See anzufertigen haben.

STATISTIK

DES

OESTERREICHISCHEN TELEGRAPHEN

IM

JAHRE 1877.

Zusammengestellt vom statistischen Departement

im

k. k. Handels-Ministerium.

Mit einer Uebersicht über den neuesten Stand des Telegraphen in Europa.

WIEN, 1878.
Druck und Verlag der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

INHALT.

Telegraphen-Netz.

1. Telegraphen-Leitungen.

Die Gesammtlänge der Staats-, Eisenbahn- und Privat-Telegraphen-Linien des österreichischen Staatsgebiets mit Ende 1877 betrug 34.087·22, jene der Drähte 87.585·49 Kilometer. Davon entfielen

	Linien	Drähte	Zunahme gegen 1876: Linien	Zunahme gegen 1876: Drähte
	Kilometer			
auf die Staatsverwaltung	22.417·13	61.019·33	304·89	565·63
„ „ Eisenbahn-Gesellschaften	11.260·29	25.820·16	371·27	573·23
„ „ Privat-Telegraphen-Gesellschaft	409·80	746·00	13·62	7·59

Von den Drahtlängen der Staatslinien kamen auf die Leitungen

	Procente
mit 1 Draht	41·17
„ 2 Drähten	22·62
„ 3 „	11·97
„ 4 „	6·13
„ 5 „	5·63
„ 6 „	4·74
„ 7 „	2·36
„ 8 „	2·50
„ 9 „	1·10
„ 10 „	0·78
„ 11 „	0·57
„ 12 „	0·07
„ mehr „	0·36

Die nachstehende Tabelle enthält die Gesammtlänge der zur Staats- und Privat-Correspondenz in den einzelnen Königreichen und Ländern verfügbaren Telegraphen-Linien und Drähte am Beginne des Jahres 1878:

Telegraphen-Linien und Länder	Gesammtlänge der		Leitung		
	Linien	Drähte	1	2	3
	Kilometer		Drähten		
a) Staats-Linien.					
Oesterreich unter der Enns	1.745·75	7.853·67	409·04	345·60	133·09
Oesterreich ob der Enns	1.034·09	2.776·93	407·07	220·78	214·18
Salzburg	414·01	1.516·09	78·79	59·35	80·11
Steiermark	1.751·18	5.465·18	713·32	310·12	261·48
Kärnten	650·81	1.716·29	179·55	221·88	90·71
Krain	730·43	2.145·95	393·22	139·17	19·51
Küstenland, österreichisch-illyr.	868·58	2.223·46	307·31	213·63	227·48
Tirol und Vorarlberg	1.407·60	4.513·25	471·04	208·66	178·17
Böhmen	5.410·07	13.148·84	2.407·96	1.099·96	710·50
Mähren	1.842·78	5.986·76	601·91	483·70	144·95
Schlesien	648·61	1.539·23	226·64	235·33	76·41
Galizien	3.999·68	8.649·45	2.134·12	906·54	285·41
Bukowina	553·72	1.161·15	214·40	164·34	119·48
Dalmatien	1.359·82	2.328·08	684·53	463·30	142·40
Summe	22.417·13	61.019·33	9.228·90	5.072·36	2.683·88
b) Eisenbahn-Linien.					
Oesterreich unter der Enns	1.258·33	3.115·46	78·89	617·64	514·88
Oesterreich ob der Enns	578·96	1.174·64	135·62	327·43	82·77
Salzburg	249·47	500·43	48·30	155·64	42·73
Steiermark	968·28	1.342·64	620·77	324·59	19·86
Kärnten	354·48	387·46	323·38	29·22	1·88
Krain	248·00	691·09	0·68	81·73	137·27
Küstenland, österreichisch-illyr.	277·20	651·57	14·69	194·84	39·22
Tirol und Vorarlberg	583·97	1.244·37	19·61	482·35	73·35
Böhmen	3.789·34	9.910·41	73·80	2.250·83	869·54
Mähren	938·72	2.313·32	5·11	529·20	376·28
Schlesien	313·86	717·24	6·67	215·68	89·48
Galizien	1.536·80	3.488·49	21·62	1.082·32	430·76
Bukowina	162·88	283·04	43·66	117·26	1·88
Summe	11.260·29	25.820·16	1.392·80	6.408·73	2.679·90
c) Privat-Telegraphen-Linien.					
Wien und Umgebung	409·80	746·00	309·29	54·51	14·30
Im Ganzen Ende 1877	34.087·22	87.585·49	10.930·99	11.535·60	5.378·08

mit

4	5	6	7	8	9	10	11	12	mehr
(Kilometer)									
103·68	197·45	135·35	63·61	132·70	73·20	45·94	76·37	0·22	29·50
23·79	32·10	70·51	6·39	24·01	28·98	0·85	2·18	0·98	2·27
45·86	64·14	54·76	27·08	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1·12	2·80
67·84	62·33	42·75	63·92	99·79	91·48	31·12	1·09	1·11	4·83
55·93	68·89	2·19	29·00	. . . .	. . . .	0·99	. . . .	0·03	1·64
0·71	28·04	. . . .	51·59	34·01	14·62	48·45	. . . .	. . . .	1·11
28·70	23·03	2·84	0·72	54·23	0·04	0·90	8·12	1·16	0·42
80·49	203·27	183·16	38·72	37·14	. . . .	0·80	0·60	4·09	1·46
470·04	280·00	219·30	156·69	33·30	7·49	1·80	3·67	1·79	17·57
161·42	63·05	163·97	42·67	95·12	29·30	3·22	36·38	5·73	11·36
4·62	79·44	5·32	10·29	8·52	0·16	0·45	. . . .	. . . .	1·43
216·19	154·77	173·13	38·15	40·11	1·42	41·05	1·30	. . . .	7·49
43·63	. . . .	8·66	. . . .	1·73	. . . .	0·58	. . . .	. . . .	0·90
61·07	6·08	2·13	0·19	0·12	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . . .
1.363·97	1.262·59	1.064·07	529·02	560·78	246·69	176·15	129·71	16·23	82·78
22·35	5·80	6·82	8·08	1·98	. . . .	0·65	. . . .	. . . .	1·24
30·60	2·22	0·16	. . . .	0·07	0·09	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . . .
1·50	1·12	0·18	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . . .
2·63	. . . .	0·43	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . . .
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . . .
27·70	. . . .	. . . .	0·62	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . . .
16·97	8·38	2·49	0·06	0·55	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . . .
5·32	1·71	1·43	. . . .	0·20	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . . .
342·02	220·37	12·52	1·90	6·81	3·20	7·75	. . . .	0·60	. . . . . .
22·31	3·19	2·63	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . . .
0·10	1·21	0·72	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . . .
0·55	1·55	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . . .
0·08	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . . .
472·13	245·55	27·38	10·66	9·61	3·29	8·40	. . . .	0·60	1·24
13·00	5·70	5·40	0·60	0·90	0·80	1·60	1·20	0·30	2·20
1.849·10	1.513·84	1.096·85	540·28	571·29	250·78	186·15	130·91	17·13	86·22

Die einzelnen Bahnen participirten an der Gesammtlänge der Linien und Drähte Weise:

Benennung der Bahnen	Telegraphen-Stationen	Gesammtlänge der Linien	Gesammtlänge der Drähte	Leitung 1	Leitung 2
		Kilometer			Drähten
Aussig-Teplitzer Bahn	22	122·89	284·20	26·48	39·21
Böhmische Nordbahn	32	183·51	486·00	. . . . .	84·51
Böhmische Westbahn	20	226·60	538·01	15·58	133·30
Brünn-Rossitzer Bahn	3	26·65	57·01	2·15	21·60
Buschtěhrader Bahn	67	419·26	1.135·59	17·28	160·07
Dux-Bodenbacher Bahn	18	84·38	199·11	. . . . .	62·20
Erste ungarisch-galizische Bahn	14	145·64	291·28	. . . . .	145·64
Erzherzog Albrecht Bahn	14	184·31	368·62	. . . . .	184·31
Galizische Karl-Ludwig Bahn	42	592·56	1.525·65	6·13	241·47
Gratz-Köflacher Bahn	17	90·71	106·93	74·49	16·22
Kaiser Ferdinands Nordbahn	52	688·96	1.925·68	17·86	144·48
Kaiser Franz-Joseph Bahn	78	713·23	1.643·49	0·59	566·90
Kaiserin Elisabeth Bahn	113	1.105·39	2.416·25	201·28	558·33
Kaschau-Oderberger Bahn	6	65·70	130·11	1·72	63·55
Kronprinz Rudolph Bahn	92	668·50	961·78	402·17	243·82
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn	26	403·23	765·91	43·66	355·44
Mährisch-schlesische Nordbahn	14	137·03	274·22	0·26	136·56
Mährische Grenzbahn	. . .	105·17	210·34	. . . . .	105·17
Mährisch-schlesische Centralbahn	17	144·38	292·35	. . . . .	143·05
Montanbahn (Mährisch-Ostrau-Dombrau)	. . .	18·95	34·13	3·91	14·97
Niederösterreichische Südwestbahnen	25	136·02	214·86	60·50	72·20
Oesterreichische Nordwestbahn	107	916·84	2.294·10	. . . . .	724·19
Oesterreichische Staatseisenbahn	99	810·93	2.532·50	0·42	187·17
Oesterreichische Südbahn	189	1.582·34	3.240·45	416·53	766·02
Ostrau-Friedländer Bahn	2	33·16	64·97	1·35	31·81
Pilsen-Priesener Bahn	34	267·40	716·78	1·08	178·24
Prag-Duxer Bahn	25	167·02	424·45	4·37	95·22
K. k. Staats-Eisenbahnen: Dniester Bahn	10	111·96	225·02	. . . . .	111·41
K. k. Staats-Eisenbahnen: Donau-Ufer Bahn	. . .	4·60	4·60	4·60	. . . . .
K. k. Staats-Eisenbahnen: Istrianer Bahn	15	145·34	301·01	3·07	135·83
K. k. Staats-Eisenbahnen: Rakonitz-Protiwiner Bahn	21	153·45	374·06	8·26	107·48
K. k. Staats-Eisenbahnen: Tarnów-Leluchower Bahn	15	146·15	292·30	. . . . .	146·15
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	35	278·54	693·83	. . . . .	218·37
Turnau-Kralup-Prager Bahn	17	124·12	315·00	0·75	76·13
Ungarische Westbahn	7	67·65	67·65	67·65	. . . . .
Vorarlberger Bahn	16	87·13	186·68	0·17	80·69
Wiener Verbindungsbahn	. . .	8·03	11·47	5·08	2·46
Ausländische Anschluss-Bahnen	. . .	92·56	213·87	5·41	54·56
Im Ganzen	1.264	11.260·29	25.820·16	1.392·80	6.408·73

aller zur Aufnahme der Depeschen benützten Eisenbahntelegraphen-Leitungen in folgender

mit					Benennung der Bahnen
3	4	5	6	mehr	
(Kilometer)					
51·80	3·10	2·30	.....	....	Aussig-Tepiitzer Bahn.
81·62	14·78	2·60	.....	....	Böhmische Nordbahn.
57·65	17·47	2·60	.....	....	Böhmische Westbahn.
1·42	.....	1·48	.....	....	Brünn-Rossitzer Bahn.
178·73	56·30	4·50	2·38	....	Buschtěhrader Bahn.
14·01	8·17	.....	.....	....	Dux-Bodenbacher Bahn.
.....	.....	.....	.....	....	Erste ungarisch-galizische Bahn.
.....	.....	.....	.....	....	Erzherzog Albrecht Bahn.
344·11	.....	0·85	.....	....	Galizische Karl-Ludwig Bahn.
.....	.....	.....	.....	....	Gratz-Köflacher Bahn.
494·84	27·24	1·91	2·63	....	Kaiser Ferdinands Nordbahn.
103·75	32·89	.....	3·50	5·60	Kaiser Franz-Joseph Bahn.
299·32	37·36	4·08	4·88	0·14	Kaiserin Elisabeth Bahn.
0·43	.....	.....	.....	....	Kaschau-Oderberger Bahn.
18·19	4·30	.....	.....	0·02	Kronprinz Rudolph Bahn.
4·05	0·08	.....	.....	....	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn.
.....	0·21	.....	.....	....	Mährisch-schlesische Nordbahn.
.....	.....	.....	.....	....	Mährische Grenzbahn.
0·51	0·10	.....	0·72	....	Mährisch-schlesische Centralbahn.
.....	0·07	.....	.....	....	Montanbahn (Mährisch-Ostrau-Domhrau).
3·32	.....	.....	.....	....	Niederösterreichische Südwestbahnen.
61·19	21·59	99·05	6·02	4·80	Oesterreichische Nordwestbahn.
458·34	87·88	63·01	0·51	13·60	Oesterreichische Staatseisenbahn.
332·24	48·54	13·80	4·44	0·77	Oesterreichische Südbahn.
.....	.....	.....	.....	....	Ostrau-Friedländer Bahn.
29·62	26·53	30·40	.....	1·53	Pilsen-Priesener Bahn.
43·68	22·85	.....	.....	0·90	Prag-Duxer Bahn.
.....	0·55	.....	.....	....	Dniester Bahn } K. k. Staats-Eisenbahnen
.....	.....	.....	.....	....	Donau-Ufer Bahn. } K. k. Staats-Eisenbahnen
3·13	1·68	0·77	0·25	0·61	Istrianer Bahn. } K. k. Staats-Eisenbahnen
.....	37·71	.....	.....	....	Rakonitz-Protiviner Bahn. } K. k. Staats-Eisenbahnen
.....	.....	.....	.....	....	Tarnów-Leluchower Bahn. } K. k. Staats-Eisenbahnen
32·69	4·13	18·20	.....	5·15	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
30·13	16·01	.....	0·62	0·48	Turnau-Kralup-Prager Bahn.
.....	.....	.....	.....	....	Ungarische Westbahn.
3·61	1·03	.....	1·43	0·20	Vorarlberger Bahn.
0·49	.....	.....	.....	....	Wiener Verbindungsbahn.
31·03	1·56	.....	.....	....	Ausländische Anschluss-Bahnen.
2.679·90	472·13	245·55	27·38	33·80	

Die Beschaffenheit der Drähte des Staats-Telegraphen-Netzes zeigt sich in den einzelnen Directions-Bezirken folgendermassen:

Draht-gattung	Directionsbezirk: Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns und Salzburg	Steiermark und Kärnten	Krain und österr.-illyr. Küstenland	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren und Schlesien	Galizien	Bukowina	Dalmatien	Zusammen
	Kilometer										
Länge der Linien .	1.745·76	1 391·58	2.405·88	1.609·10	1.412·02	5.365·89	2 557·33	4.038·43	531·37	1.359·82	22.417·13
5 Millim. Draht	5.465·23	3.040·56	5.242·85	2.253·56	2.638·12	7 966·00	5.521·50	4 808·36	531·90	618·06	38.086·23
$4^1/_2$ Millim. Draht	697·20	794·13	1.011·27	1 800·36	1.119·76	1.358·44	804·78	3.657·33	593·42	1.549·72	12.886·41
3 Millim. Draht	1.800·38	285·12	809·94	196·38	744·50	3.745·77	1.752·21	221·28	13·48	16·85	9.594·91
Kupfer-Draht	....	0·43	17·71	40·10	....	2·12	10·06	1·23	....	....	71·65
Stahl-Draht	....	3·26	....	91·98	0·91	....	....	....	....	4·33	100·48
Land-Kabel	48·39	7·84	....	0·76	22·89	....	17·70	....	....	....	*) 97·58
See-Kabel	....	....	....	42·95	....	....	....	....	....	139·12	182·07
Im Ganzen . .	8.020·20	4.131·34	7.081·77	4 426·09	4.526·18	13.072·33	7.606·34	8.688·20	1.138·80	2.328·08	61.019·33

Ueber den Stand des von den Staats-Organen überwachten Staats- und Eisenbahn-Telegraphen-Netzes im Jahre 1877 geben folgende Tabellen Aufschluss:

I. Art und Dauer der Störungen nach Kategorien des Liniennetzes.

Liniennetz	Anzahl der Linien	Störungsdauer der Ableitungen	Berührungen	Unterbrechungen	Fehler in den Bureaux	Zusammen
		in Stunden				
Internationale Linien	61	531	3.708	1.080	43	5.362
Reichslinien	61	679	3.574	1,534	90	5.877
Locallinien	230	8.196	6,353	7.349	1.739	23.637
Eisenbahn-Betriebslinien	253	215	589	694	873	2.371
Im Ganzen . 1877	605	9.621	14.224	10.657	2.745	37.247
Im Ganzen . 1876	. . .	8.290	18.314	16.011	2.773	45.388

Ohne jede Störung im Jahre 1877 waren 13 internationale, 4 Reichs-, und 36 Local-Linien.

*) 61·15 Kilom. Stadt-, 36·43 Kilom. Tunnel-Kabel-Drähte.

II. Anzahl der Störungsstunden auf ein Kilometer Linie und Draht.

Directionsbezirke	Zur Ueberwachung angewiesene Linien-	Zur Ueberwachung angewiesene Draht-	Es entfallen auf einen Kilometer Linie	Es entfallen auf einen Kilometer Draht	Mittleres Verhältniss der
	Kilometer		Störungen in Stunden		
Oesterreich unter der Enns	1.890	11.120	1·209	1·203	0·701
Oesterreich ob der Enns und Salzburg	1.395	5.759	2·582	0·627	1·604
Steiermark und Kärnten	2.436	10.346	1·335	0·314	0·824
Krain und österr.-illyr. Küstenland	1.693	5.920	2·760	0·789	1·774
Tirol und Vorarlberg	1.416	5.820	1·907	0·641	1·185
Böhmen	5.789	20.954	1·033	0·285	0·659
Mähren und Schlesien	2.648	11.023	1·500	0·362	0·931
Galizien	4.165	12.754	1·191	0·388	0·789
Bukowina	533	1.378	0·938	0·363	0·650
Dalmatien	1.346	2.251	3·939	2·355	3·147
Im Ganzen 1877	23.311	87.325	1·597	0·426	1·011
Im Ganzen 1876	22.999	85.139	1·973	0·534	1·253

2. Telegraphen-Stationen.

Im Jahre 1877 wurden 47 Staats- und 46 Eisenbahn-Telegraphen-Stationen für den Verkehr neu eröffnet und 4 Staats-Stationen aufgelassen*); es waren daher 1059 Staats-, 1264 Eisenbahn- und 95 Privat-, also im Ganzen 2.418 Telegraphen-Stationen im Betriebe. Gegen 1876 betrug die Zunahme 89 Stationen oder 3·8 Procent.

Sämmtliche Staats-Stationen vertheilten sich auf die einzelnen Länder in folgender Weise:

I. Nach den Kategorien.

Länder	Kategorien H	B	N	PC	P	S	Summe
	Haupt-	Beamten-	Selbständige Neben-	Mit der Post combinirte Neben-	Mit Privaten besetzte Neben-	Semaphoren-	
	Stationen						
Oesterreich unter der Enns	1	12	25	34	8	....	80
Oesterreich ob der Enns	1	5	7	39	2	....	54
Salzburg	1	1	5	11	....	....	18
Steiermark	2	8	15	49	7	....	81
Kärnten	1	1	4	22	3	....	31
Krain	1	1	5	14	7	....	28
Küstenland, österr.-illyr.	1	4	10	14	10	2	41
Tirol und Vorarlberg	3	15	27	18	5	....	68
Böhmen	8	33	84	134	41	....	300
Mähren	2	10	24	62	5	....	103
Schlesien	....	7	4	25	3	....	39
Galizien	4	27	36	55	20	....	142
Bukowina	1	1	5	13	....	....	20
Dalmatien	3	11	14	23	1	2	54
Im Ganzen	29	136	265	513	112	4	1.059

*) Schon im Laufe des Jahres 1876.

II. Nach Dienstes-Classen.

Länder	Stationen mit										
	Tag- und Nachtdienst	bis Mitternacht verlängertem Tagdienst	vollem Tagdienst	beschränktem Tagdienst	beschränktem Dienst während der Bade-Saison	im Winter beschränktem, im Sommer vollem Tagdienst	im Winter beschränktem, im Sommer Dienst bis Mitternacht	im Winter vollem Tagdienst, im Sommer Nachtdienst	im Winter vollem Tagdienst, im Sommer Dienst bis Mitternacht	beschränktem Dienst während der Marktzeit	Tag- und Nachtdienst für den Allerhöchsten Hof
	N	$\frac{N}{2}$	C	L	BL	L/BC	LE $\frac{N}{2}$	C/BN	C/$\frac{BN}{2}$	ML	EN
Oesterreich unter der Enns	1	.	16	57	.	1	1	.	1	.	3
Oesterreich ob der Enns	1	.	4	47	.	1	.	1	.	.	.
Salzburg	1	.	.	14	2	1	.	.	.	.	.
Steiermark	1	.	8	69	1	2	.	.	.	.	.
Kärnten	.	1	1	28	1	.	.	.	.	.	.
Krain	.	1	1	25	1	.	.	.	.	.	.
Küstenland, österr.-illyr.	2	.	4	35	.	.	.	.	.	.	.
Tirol und Vorarlberg	3	1	6	47	11	.	.	.	.	.	.
Böhmen	5	4	28	262	.	.	.	.	1	.	.
Mähren	1	1	9	92	.	.	.	.	.	.	.
Schlesien	1	1	5	30	2	.	.	.	.	.	.
Galizien	2	3	16	115	5	.	.	.	.	1	.
Bukowina	1	1	1	17	.	.	.	.	.	.	.
Dalmatien	12	.	6	36	.	.	.	.	.	.	.
Im Ganzen	31	13	105	874	23	5	1	1	2	1	3

III. Im Verhältnisse zur Ausdehnung des Telegraphen-Netzes.

Länder	Auf eine Station entfallen			
	Quadrat-Kilometer	Kilometer Staats-		Bewohner
		Linien	Drähte	
Oesterreich unter der Enns	247·80	21·81	98·17	27.240
Oesterreich ob der Enns	222·16	19·15	51·41	13.930
Salzburg	398·10	23·00	84·22	8.760
Steiermark	277·21	21·62	67·47	14.660
Kärnten	334·62	20·99	55·36	10.990
Krain	356·72	26·09	76·64	16.930
Küstenland, österreichisch-illyr.	194·81	21·18	54·23	15.500
Tirol und Vorarlberg	431·28	20·70	66·37	13.280
Böhmen	173·19	18·03	43·81	18.030
Mähren	215·82	17·89	58·12	20.350
Schlesien	131·98	16·63	39·46	14.380
Galizien	552·79	28·16	60·91	42.470
Bukowina	522·55	27·68	58·05	27.490
Dalmatien	236·90	25·18	43·11	8.820
Im Ganzen	283.46	21·16	57·62	20.540

Telegraphen-Betrieb.

1. Telegraphen-Personale.

Die Centralleitung zählt im Ganzen 111 Personen, und zwar:

1. In der Telegraphen-Section des k. k. Handels-Ministeriums: 1 Sectionschef (General-Director für Post und Telegraphen), 2 Ministerialräthe, 1 General-Inspector (mit Titel und Charakter eines Hofraths), 1 Sectionsrath, 5 Ministerial-Secretäre (1 mit Titel und Charakter eines Regierungsraths), 3 Ministerial-Vice-Secretäre, 2 Ministerial-Concipisten, 3 Telegraphen-Inspectoren, 1 Ober-Verwalter, 1 Controlor des Central-Depôts, ferner 1 Telegraphen-Directions-Secretär, 6 Telegraphen-Commissäre, 28 Officiale, 4 Assistenten 1 Amtsdiener und 3 Amtsboten aus dem Stande Telegraphen-Directionen.

2. Im Telegraphen-Fach-Rechnungs-Departement: 1 Rechnungs-Director (Ober-Postrath), 1 Ober-Rechnungsrath, 4 Rechnungsräthe, 9 Rechnungs-Revidenten, 6 Rechnungs-Officiale, 13 Rechnungs-Assistenten, 8 Rechnungs-Praktikanten und 10 Calculanten.

Das bei den Directionen, bei der Linienerhaltung und bei den Stationen in Verwendung stehende Personale betrug am Ende des Jahres 1877 im Ganzen 3243 Personen, welche sich auf die einzelnen Länder folgendermassen vertheilten:

1. Personale der Directionen.

Personale	Bei der Direction für										Summe
	Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns und Salzburg	Steiermark und Kärnten	Krain u. das Küstenland (österr.-illyr.)	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren und Schlesien	Galizien	die Bukowina	Dalmatien	
Ober-Directoren	1	. .	1	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	3
Directoren	. .	1	. .	1	1	. .	1	1	. *)	1	6
Inspectoren	1	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	2
Secretäre	2	2	2	3	2	1	1	2	1	1	17
Zahlmeister	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1
Commissäre	1	. .	1	. .	. .	2	2	1	. .	1	8
Cassen-Controlore	2	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	2
Officiale	6	4	3	2	3	1	3	2	1	2	27
Assistenten	. .	. .	2	1	1	6	3	4	. .	2	19
Amtsdiener	3	. .	1	1	1	. .	1	1	1	1	10
Aushilfsdiener	1	1	1	. .	. .	. .	1	1	. .	. .	5
Amtsboten-Aushelfer	. .	. .	. .	. .	. .	2	. .	. .	. .	. .	2
Diurnisten	.	2	2	2	2	4	2	3	1	. .	18
Zusammen	18	10	13	10	10	18	14	15	4	8	120

*) Mit der Post-Direction in Czernowitz seit 1. Juli 1876 combinirt.

2. Personale der Linien-Erhaltung.

Personale	Zur Linien-Erhaltung in														Summa
	Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns	Salzburg	Steiermark	Kärnten	Krain	dem Küstenlande (österr.-illyr.)	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren	Schlesien	Galizien	der Bukowina	Dalmatien	
Linien-Revisoren	4	2	1	3	1	1	2	4	8	5	.	6	1	4	42
Bauleiter	2	1	1	2	.	.	1	2	3	3	.	3	.	2	20
Aufseher	27	14	6	21	10	6	15	33	54	33	7	46	6	24	302
Aufsehers-Aushelfer	5	1	1	8	.	.	1	2	14	.	.	1	.	12	45
Zusammen	38	18	9	34	11	7	19	41	79	41	7	56	7	42	409

3. Personale der Stationen.

Personale	Bei den Stationen in														Summe
	Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns	Salzburg	Steiermark	Kärnten	Krain	dem Küstenlande (österr.-illyr.)	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren	Schlesien	Galizien	der Bukowina	Dalmatien	
Inspectoren	1	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	2
Oberamts-Verwalter	1	1	1	1	1	.	1	3	1	2	.	2	1	.	15
Oberamts-Controlore	6	1	1	.	.	.	1	1	2	1	.	2	.	.	15
Amts-Verwalter	.	.	.	1	.	1	1	.	6	.	1	2	.	3	15
Amts-Controlore	15	3	2	3	1	1	5	4	11	4	.	6	2	2	59
Officiale	144	20	10	21	7	4	35	30	77	34	11	47	11	22	473
Assistenten	78	20	8	26	6	3	45	45	145	23	13	87	18	36	553
Eleven	13	1	2	4	.	1	5	8	8	2	2	14	3	6	69
Candidaten	2	.	.	.	.	.	1	.	12	1	.	2	1	9	28
Telegraphistinen	115	17	5	21	4	6	16	22	68	41	.	37	7	1	360
Amtsdiener	8	1	1	2	1	1	2	3	9	2	.	2	1	3	36
Aushilfsdiener	5	1	.	1	.	.	.	.	.	1	.	1	.	.	9
Amtsboten	3	.	.	.	.	2	11	1	5	3	1	3	3	3	35
Amtsboten-Aushelfer	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	2	.	.	8
Aufseher	24	7	5	16	4	5	13	27	66	25	6	37	5	19	259
Depeschen-Austräger	89	4	3	18	2	.	9	2	6	.	.	34	3	5	175
Diurnisten	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5
Postmeister	24	39	11	47	22	14	14	18	131	61	23	54	10	18	486
Privatpersonen	8	2	.	7	3	7	9	5	41	5	3	19	.	3	112
Zusammen	541	117	49	168	51	45	168	169	589	211	60	351	65	130	2,714

2. Telegraphen-Apparate.

Jm Jahre 1877 waren bei den Staats-Telegraphen-Stationen 1.724 Morse-, 50 Hughes- 4 Multiplex-Apparate von Meyer (2 in Wien, 1 Prag und Triest) und 1 d'Arlincourt'scher Translator im Betriebe, mithin zeigte sich gegen 1876 eine Vermehrung von 52 Morse-, 2 Multiplex-Apparaten und 1 d'Arlincourt'schen Translator.

Die Stationen in den einzelnen Ländern, nach der Zahl der Apparate rangirt, sind aus folgender Tabelle ersichtlich:

Zahl der Apparate	Stationen in den Ländern														Summe
	Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns	Salzburg	Steiermark	Kärnten	Krain	Küstenland (österr.-illyr.)	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren	Schlesien	Galizien	Bukowina	Dalmatien	
1	63	48	16	72	28	25	35	56	265	92	32	123	17	47	919
2	2	.	1	4	1	2	2	5	11	4	1	5	1	1	40
3	1	1	.	3	.	.	2	2	9	1	3	5	1	3	31
4	.	2	.	.	1	.	1	1	5	1	1	1	.	.	13
5	.	2	.	1	.	.	.	.	1	2	2	2	.	.	10
6—8	.	.	.	.	.	1	.	1	1	1	.	3	.	3	10
9—10	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	1	.	.	3
11—15	.	.	.	.	1	.	.	1	3	.	.	.	.	.	5
16—20	.	.	1	.	.	.	.	1	2	.	.	.	1	.	5
21—30	.	1	.	1	.	.	.	1	.	2	.	2	.	.	7
31	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	1
51	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1
90	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
ohne Apparate: Depôt-Stationen . . .	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4
ohne Apparate: Pneumatische Stationen	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9

Die Telegraphen-Stationen der Eisenbahnen arbeiten im Correspondenz-Verkehre mit circa 1.600, jene des Privat-Telegraphen in Nieder-Oesterreich mit 145 Morse-Apparaten. Der letztere hat:

1	Station	mit	35	Morse-Apparaten	
1	„	„	14	„	„
3	Stationen	„	2	„	„
90	„	„	1	„	Apparate.

Telegraphen-Betriebs-Ergebnisse.

A. Betriebs-Ergebnisse im Allgemeinen.

1. Correspondenz-Verkehr.

a) Verkehr auf den Staatslinien.

Der gebührenpflichtige Telegraphen-Verkehr vertheilte sich im Jahre 1877 auf die im Reichsrathe vertretenen Länder in folgender Weise:

Länder	Aufgegebene				Angekommene nicht interne		Gesammtzahl der gebührenpflichtigen
	interne	nicht interne	interne	nicht interne			
	Staats-		Privat-		Staats-	Privat-	
	Depeschen (inclusive Telegraphen-Avisi [1])						
Oesterreich unter der Enns	7.792	6.196	840.469	287.276	6.396	255.262	1,403.891
Oesterreich ob der Enns .	1.176	219	107.450	11.810	192	12.057	132.904
Salzburg	437	184	35.909	7.259	178	7.617	51.579
Steiermark	1.967	9	190.696	7.677	57	7.269	207.675
Kärnten	338	6	49.827	2.175	6	1.898	54.250
Krain	609	6	36.730	1.418	27	1.239	40.029
Küstenland, österr.-illyr. .	4.548	301	195.807	84.254	199	82.521	367.630
Tirol und Vorarlberg . .	1.934	133	100.216	80.500	158	30.673	163.614
Böhmen	16.507	240	840.841	115.193	335	121.554	1,094.670
Mähren	1.891	9	242.127	18.475	30	18.739	281.271
Schlesien	211	8	73.071	10.847	23	10.012	94.172
Galizien	3.542	61	435.833	51.339	34	56.638	547.447
Bukowina	678	32	78.687	19.792	34	19.918	119.141
Dalmatien	14.094	1.400	146.766	9.491	1.043	9.293	182.087
Summe .	55.724	8.804	[2] 3,374.429	[3] 657.506	8.707	[4] 634.690	4,739.860

[1] Mit 1. Jänner 1876 wurden die Telegraphen-Avisi (zehnwortige Depeschen, welche nicht den Förmlichkeiten der gewöhnlichen Depeschen unterworfen sind) und recommandirte Depeschen (mit Vergütung von 20 fl. bei Verstümmlungen oder beim Verluste) eingeführt. Dringende Depeschen werden nur im Transit-Verkehre befördert. (Tel.-Verordn.-Bl. 1875, Nr. 16.)

[2] Davon 249.817 Stück bei den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen aufgegeben.

[3] „ 18.598 „ „ „ „ „ „ „ [Ebenso]

[4] „ 17.314 „ an die „ „ „ abgegeben. [Ebenso]

Die Telegraphen-Avisi, ferner die recommandirten und dringenden Depeschen vertheilen sich nach den einzelnen Ländern und Monaten:

Länder und Monate	Telegraphen-Avisi: Aufgegebene interne	Telegraphen-Avisi: Aufgegebene nicht interne	Telegraphen-Avisi: Angekommene nicht interne	Telegraphen-Avisi: Transitirende	Telegraphen-Avisi: Procente des internen Verkehrs	Depeschen: recommandirte: Aufgegebene interne	Depeschen: recommandirte: Aufgegebene nicht interne	Depeschen: recommandirte: Angekommene nicht interne	Depeschen: recommandirte: Transitirende	Depeschen: Transitirende dringende
a) Länder:										.
Oesterreich u. d. Enns	169.805	1.593	1.083	3.795	20·2	124	27	13	10	163
Oesterreich ob d. Enns u. Salzburg	34.863	34	8	.	24·3	3	.	.	.	.
Steiermark u. Kärnten	87.517	19	5	.	36·4	6	.	.	.	.
Krain u. österr.-illyr. Küstenland	71.133	1.007	586	33	30·6	83	4	1	.	1
Tirol und Vorarlberg .	29.810	94	49	836	29·7	4	1	1	5	2
Böhmen	321.094	717	451	.	38·2	52	3	3	.	.
Mähren	80.942	309	228	.	33·4	25	.	1	.	.
Schlesien	26.550	112	50	.	36·3	5	.	.	.	.
Galizien	184.091	786	947	1.142	41·8	74	33	42	.	1
Bukowina	29.650	30	67	.	37·7	4	3	2	3	15
Dalmatien	56.434	5	1	.	38·5	1	.	.	.	.
Summe .	1,091.889	4.706	3.475	5.806	32·3	381	71	63	18	182
b) Monate:										
Januar	72.738	424	222	372	30·6	30	5	1	1	19
Februar	64.432	279	285	326	31·0	27	1	2	.	13
März	76.777	323	214	407	31·8	34	4	11	.	24
April	88.288	402	244	520	31·7	28	11	6	1	19
Mai	93.478	409	304	431	32·6	32	21	23	4	4
Juni	92.616	346	267	439	31·8	25	3	1	1	11
Juli	105.090	486	324	536	32·3	26	.	2	.	21
August	108.583	389	356	491	31·6	28	6	2	1	7
September	104.878	428	340	566	34·0	41	6	2	1	7
October	107.035	445	337	603	33·3	46	4	4	1	11
November	91.400	435	308	566	33·9	42	10	5	4	5
December	86.574	340	274	549	35·4	22	.	4	4	41
Summe .	1,091.889	4.706	3.475	5.806	32·3	381	71	63	18	182

Mit den internationalen Transit-Depeschen, deren Zahl sich auf 201,916 Stück beläuft, beträgt die Gesammtsumme der gebührenpflichtigen Depeschen 4,941.776 Stück; hievon zählt der inländische Verkehr 3,430.153 und der Verkehr mit dem Auslande 1,511.623 Depeschen und Telegraphen-Avisi.

Der Vergleich der aufgegebenen und angekommenen Depeschen und Avisi gegen das Vorjahr (4,412 751 Stück) zeigt eine Depeschenzunahme von 327.109 Stück oder von 7·4 Procent, davon entfallen 276.923 auf die aufgegebenen und 50.186 auf die angekommenen Depeschen; der internationale Transitverkehr hat um 41.407 Depeschen abgenommen.

In folgender Tabelle ist das Verhältniss der bei den Staats- und Eisenbahn-Telegraphen-Stationen aufgegebenen Privat-Depeschen und Telegraphen-Avisi zur Länge des Telegraphen-Netzes, sowie zur Bevölkerung der einzelnen Königreiche und Länder im Jahre 1877 dargestellt.

Länder	Bevölkerung nach Berechnung Anfangs 1877	Anzahl der aufgegebenen Privat-Depeschen	Auf ein Kilometer Staats- Linie	Auf ein Kilometer Staats- Leitung	Auf 1000 Bewohner
			entfielen aufgegebene Privat-Depeschen		
Oesterreich unter der Enns	2,178.900	1,127.745	646	144	517
Oesterreich ob der Enns	752.100	119.260	114	43	158
Salzburg	157.700	43.168	104	28	273
Steiermark	1,187.200	198.373	113	36	167
Kärnten	340.600	52.002	79	30	152
Krain	474.100	38.148	52	17	80
Küstenland, österreichisch-illyr.	635.500	280.061	322	126	440
Tirol und Vorarlberg	902.800	130.716	93	29	145
Böhmen	5,409.500	956.034	177	73	177
Mähren	2,095.800	260.602	141	44	124
Schlesien	560.700	83.918	129	54	149
Galizien	6,030.800	487.172	121	56	87
Bukowina	549.800	98.479	178	84	179
Dalmatien	476.500	156.257	114	67	328
Im Ganzen	21,752.000	4,031.935	179	66	185

Mit Rücksicht auf die Gesammtzahl der verarbeiteten Depeschen, nämlich der sämmtlichen aufgegebenen, angekommenen und übertelegraphirten Staats-, Dienst- und Privat-Depeschen und Avisi sowohl im internen, als internationalen Verkehre betragen:

	Stück
a) die aufgegebenen Depeschen und Avisi	3,891.551 [1])
Staats- " " "	69.026
Privat- " " "	3,763.220 [1])
Dienst- " " "	59.305
b) die angekommenen Depeschen und Avisi	4,238.917
Staats- " " "	75.311
Privat- " " "	3,751.336
Dienst- " " "	412.270
c) die übertelegraphirten Depeschen und Avisi	8,471.024 [2])
interne Depeschen	8,067.192
internationale Depeschen	403.832

Im Ganzen sind auf den österreichischen Telegraphen-Stationen im Jahre 1877 16,601.492, im Vorjahre 1876 15,658.211 Stück Depeschen und Telegraphen-Avisi, somit um 6·0 Procent mehr bearbeitet worden als im Jahre 1876.

Durchschnittlich kommen 1877 auf eine Station mit Einschluss der Telegraphen-Avisi zur Bearbeitung:

	Stück
aufgegebene Depeschen	3.675
angekommene "	4.002
übertelegraphirte "	7.999
zusammen	15.676

Von sämmtlichen behandelten Depeschen betragen

	Procent
die aufgegebenen	23·4
" angekommenen	25·5
" übertelegraphirten Depeschen	51·1

[1]) Ausschliesslich der von den Eisenbahnstationen übernommenen Depeschen und Avisi, welche bei den Uebertelegraphirungen gerechnet sind. (Siehe Seite 45, Anmerkung.)

[2]) Hiebei ist die Behandlung dieser Depeschen als doppelte Arbeitsleistung angenommen und daher die Depeschenzahl doppelt gerechnet worden.

Die behandelten Depeschen und Telegraphen-Avisi vertheilen sich auf die einzelnen Stationen in folgender Weise:

Depeschen	Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns	Salzburg	Steiermark	Kärnten	Krain	Küstenland (österr.-illyr.)	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren	Schlesien	Galizien	Bukowina	Dalmatien	Summe
	Stationen														
unter 1.000 Stück	5	6	1	9	5	12	13	13	21	14	7	9	.	2	117
bis 2.000 „	19	23	10	23	17	9	14	25	87	36	14	24	3	9	313
„ 3.000 „	16	11	3	30	2	3	2	11	65	17	8	42	5	13	228
„ 4.000 „	12	1	2	2	3	1	4	3	34	9	2	19	3	8	103
„ 5.000 „	1	3	.	2	1	2	1	2	15	7	.	12	1	4	54
„ 6.000 „	5	1	.	3	1	.	1	2	17	1	1	7	1	5	45
„ 8.000 „	5	2	.	1	.	.	1	3	13	4	.	6	4	2	41
„ 10.000 „	1	1	1	2	.	.	.	.	11	3	.	2	.	1	22
„ 15.000 „	3	1	.	4	.	.	1	3	5	1	2	4	1	1	26
„ 20.000 „	3	1	.		.	.	1	.	5	4	1	2	.	1	18
„ 30.000 „	1	2	.	1	.	.	.	2	11	2	1	5	1	2	28
„ 40.000 „	1	1	.	1	.	.	1	.	6	.	.	1	.	.	11
„ 50.000 „	1	.	.	1	1	.	1	1	2	1	1	3	.	3	15
„ 80.000 „	3	.	.	1	.	.	.	.	.	1	1	2	.	.	8
„ 100.000 „	.	.	.	.	.	1	.	.	.	1	1	1	.	.	4
„ 150.000 „	.	.	1	.	1	.	.	1	4	.	.	.	.	1	8
„ 200.000 „	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	1	3
„ 250.000 „	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	1	3
„ 300.000 „	.	1	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	3
„ 400.000 „	.	.	.	1	.	.	.	1	.	1	.	.	1	.	4
„ 700.000 „	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	2
„ 900.000 „	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	1
„ 1,166.000 „	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1
„ 3,303.000 „	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1

Es entfallen daher von 100 Staats-Stationen

a) im internen Verkehre aufgegebene Privat-Depeschen und Avisi

auf 23 unter	500 Stück,	auf 12	2.000— 5.000 Stück,
„ 32	500— 1.000 „	„ 4	5.000—10.000 „
„ 24	1.000— 2.000 „	„ 5 über	10.000 „

b) im internationalen Verkehre aufgegebene Privat-Depeschen und Avisi

auf 70 unter	100 Stück,	auf 3 unter	1.000— 3.000 Stück,
„ 20	100— 500 „	„ 3 über	3.000 „
„ 4	500— 1.000 „		

c) im Allgemeinen behandelte Depeschen und Avisi

auf 10 unter	1.000 Stück,	auf 10	5.000—10.000 Stück,
„ 30	1.000— 2.000 „	„ 4	10.000—20.000 „
„ 22	2.000— 3.000 „	„ 9 über	20.000 „
„ 15	3.000— 5.000 „		

Von den bei den Staats- und Eisenbahn-Telegraphen-Stationen aufgegebenen Privat-Depeschen und Telegraphen-Avisi sind bestimmt:

	für das			
	Inland		Ausland	
	Stück	Procent	Stück	Procent
in Oesterreich unter der Enns	840.469	74·5	287.276	25·5
„ Oesterreich ob der Enns	107.450	90·0	11.810	10·0
„ Salzburg	35.909	83·2	7.259	16·8
„ Steiermark	190.696	96·1	7.677	3·9
„ Kärnten	49.827	95·8	2.175	4·2
„ Krain	36.730	96·2	1.418	3·8
im Küstenland, österr.-illyr.	195.807	70·0	84.254	30·0
in Tirol und Vorarlberg	100.216	76·7	30.500	23·3
„ Böhmen	840.841	87·9	115.193	12·1
„ Mähren	242.127	92·9	18.475	7·1
„ Schlesien	73.071	87·1	10.847	12·9
„ Galizien	435.833	89·4	51.339	10·6
„ der Bukowina	78.687	79·9	19.792	20·1
„ Dalmatien	146.766	93·9	9.491	6·1
Summa .	3,374.429	83·7	657.506	16·3

Der Eintrittspunkt und der Bestimmungsort der internationalen Transit-Depeschen werden nach den Aufschreibungen der Grenz-Controlstationen aus Folgendem ersichtlich:

1. Directer Depeschen-Verkehr zwischen München und Mailand:

Aus und über Bayern nach und über Italien 3.721, aus und über Italien für und über Bayern 9.930 Depeschen.

Bestimmungsort	Eintritt der Depeschen bei					
	Cattaro	Ragusa	Triest	Bozen	Bregenz	Salzburg
	Depeschen					
Aegypten und Ostindien	1	64	232	....	35	....
Algier und Tunis	....	....	4	....	....	....
Amerika	....	4	....	....	....	....
Belgien	....	320	....	....	....	....
Corfù	8	1	744	....	....	....
Dänemark	....	96	1	....	....	....
Deutschland	68	1.424	39	174	6	10
Frankreich und Corsica	39	2.061	245	....	....	2
Griechenland	2	187	1.370	....	156	....
Grossbritannien und Irland	48	1.781	....	....	....	....
Italien	91	8	6.604	14	160	....
Montenegro	774	....	....	....	....	....
Niederlande	1	276	....	....	....	2
Romanien	128	....	1.118	1	4.263	....
Russland	...	1	4.210	11	3.697	....
Schweden und Norwegen	572	65	6	....	....	....
Schweiz	24	268	....	1	4	....
Serbien	130	2	116	1	250	1
Spanien und Portugal	....	67	8	....	....	....
Türkei und Kleinasien	121	2.750	193	4	1.076	....
Andere Länder	....	163	6	....	232	....
Im Ganzen	2.007	9.538	14.896	206	9.879	15

Control-Stationen.

den Grenz-Control-Stationen								Zusammen
Wien	Prag	Reichenberg	Teschen	Krakau	Lemberg	Czernowitz	in Ungarn	
D e p e s c h e n								
921	1	....	....	....	12	5	....	1.271
282	....	....	....	....	....	1	7	294
53	....	....	1	....	9	....	72	139
286	....	....	2	....	6	128	1.516	2.258
369	....	....	....	....	50	75	....	1.247
426	....	....	....	....	1	1	28	558
8.335	....	4	....	....	47	3.343	10.739	24.189
19.978	...	....	....	5	2.474	1.810	9.478	36.087
482	....	....	6	2	387	213	542	3.347
42	....	....	3	....	9	2.227	5.608	9.718
10.409	10	1	....	7	2.156	448	1.678	21.586
....	....	....	....	...	24	1	....	799
83	....	....	....	....	1	88	435	886
7.265	36	8	5.749	3.458	26	....	2	22.054
19.208	....	....	1	3	7.582	4	532	35.249
572	....	....	....	2	....	5	125	1.347
6.947	....	....	1	2	365	243	1.145	9.000
4.451	24	....	181	33	62	....	....	5.251
840	....	....	....	...	5	3	105	1.028
6.025	6	6	77	3	114	19	87	10.481
967	....	....	....	....	96	8	9	1.481
87.936	77	19	6.021	3.515	13.426	8.622	32.108	188.265

b) Verkehr auf den Eisenbahnlinien.

Der Correspondenzverkehr der Telegraphen-Stationen auf den Eisenbahnlinien ist in dem Verkehre auf den Staatslinien enthalten, und weist in nachfolgender Tabelle jene Depeschenanzahl aus, zu deren Beförderung das Staats-Telegraphennetz benützt wurde.

Länder	Von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	An die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Zusammen	Auf 1 Eisenbahn-Telegraphen-Station entfallen
	Depeschen und Telegraphen-Avisi			
Oesterreich unter der Enns	37.251	34.627	71.878	433
Oesterreich ob der Enns	11.685	10.350	22.035	310
Salzburg	5.993	4.570	10.563	440
Steiermark	28.157	23.581	51.738	466
Kärnten	6.982	6.093	13.075	290
Krain	4.337	4.363	8.700	335
Küstenland, österr.-illyr.	4.746	3.962	8.708	290
Tirol und Vorarlberg	14.459	12.276	26.735	361
Böhmen	97.291	89.800	187.091	391
Mähren	21.895	21.147	43.042	506
Schlesien	2.892	3.135	6.027	241
Galizien	28.317	28.038	56.355	478
Bukowina	4.710	3.847	8.557	856
Im Ganzen	268.715	245.789	514.504	407

c) Verkehr auf den Linien der Privat-Telegraphen-Gesellschaft.*)

Die Gesammt-Depeschenzahl des Privat-Telegraphen, auf die einzelnen Monate vertheilt, ist in folgender Tabelle angegeben:

*) Der Depeschen-Verkehr mit den Staats-Telegraphen-Stationen ist bei der Depeschenzahl der Central-Station Wien berücksichtigt worden.

Monate	Anzahl der Privat-Telegraphen-Stationen	Localverkehr		Für Staats-Telegraphen-Stationen		Von Staats-Telegraphen-Stationen		Summe aller		Zusammen
		aufgegebene		aufgegebene		angekommene		aufgegebenen	angekommenen	
		Dienst-	Privat-	Dienst-	Privat-	Dienst-	Privat-			
		Depeschen		Depeschen und Telegraphen-Aviei						
Januar	95	115	11.060	26	27.975	105	6.125	39.176	6230	45.406
Februar	95	110	10.015	34	25.732	90	5.385	35.891	5.475	41.366
März	95	120	11.462	37	30.323	131	6.546	41.942	6.677	48.619
April	95	125	11.385	27	34.477	120	7.157	46.014	7.277	53.291
Mai	96	130	13.430	47	34.941	172	8.116	48.548	8.288	56.836
Juni	94	165	17.003	54	34.469	137	8.638	51.691	8.775	60.466
Juli	94	140	17.575	46	38.720	191	9.671	56.481	9.862	66.343
August	95	154	19.617	54	44.826	213	10.671	64.651	10.884	75.535
September	96	150	18.476	36	41.705	209	10.606	60.367	10.815	71.182
October	96	121	13.032	54	40.844	173	8.535	54.051	8.708	62.759
November	96	114	11.267	53	33.517	123	6.886	44.951	7.009	51.960
December	96	120	11.522	29	29.861	120	6.340	41.532	6.460	47.992
Im Ganzen 1877	...	1.564	165.844	497	417.390	1.784	94.676	585.295	96.460	681 755
Im Ganzen 1876	...	1.677	176.123	499	374.264	1.841	93.296	552.563	95.238	647.801
Zunahme	...	....	......	....	43.126	....	1.380	32.732	1.222	33.954
Abnahme	...	113	10.279	2	.....	57	.....	.....	.....	....

Die Depeschenzahl der einzelnen Local-Telegraphen-Stationen mit mehr als 1000 Depeschen war folgende:

Stationen	Für Privat-	Für Staats-	Von Privat-	Von Staats-
	Stationen aufgegebene		Stationen angekommene	
	Depeschen und Avisi			
Wien.				
a) Für den allgemeinen Verkehr.				
Abgeordnetenhaus	159	1.703	7	. . . . .
Alserstrasse	3.123	7.268	3.760	19
Asperngasse	2.781	22.435	. . . . .	. . . . .
Bauernmarkt	2.685	4.625	. . . . .	. . . . .
Börse	8.562	12.898	964	. . . . .
Favoritenstrasse	2.031	4.437	65	. . . . .
Fleischmarkt	3.262	11.322	. . . . .	. . . . .
Franzensbrückenstrasse	1.147	4.753	431	34
Franz Joseph-Quai	2.727	13.618	. . . . .	. . . . .
Friedrichstrasse	4.847	11.825	8.527	. . . . .
Graben	2.531	5.250	4.794	. . . . .
Herrengasse	4.383	7.790	1	2
Hintere Zollamtsstrasse	830	8.355	255	4.063
Hoher Markt	1.249	4.608	333	81
Hôtel Athène	2.500	15.236	. . . . .	. . . . .
„ Lamm	3.979	51.429	6	1
„ Metropole	1.368	14.417	. . . . .	. . . . .
„ National	3.447	20.310	13.125	. . . . .
„ Union	1.603	2.796	2.842	34
Kärntnerring	8.105	20.634	. . . . .	. . . . .
Kärntnerstrasse	5.372	22.375	1.317	. . . . .
Langegasse	1.604	2.725	3.094	1
Liechtensteinstrasse	1.868	3.055	9	. . . . .
Nelkengasse	4.148	7.272	5.481	13
Parkring	3.569	13.080	405	3
Rennweg	2.239	8.961	1.997	2.310

Stationen	Für Privat-	Für Staats-	Von Privat-	Von Staats-
	Stationen			
	aufgegebene		angekommene	
	Depeschen und Avisi			
Salmgasse	2.837	5.637	5.329	83
Stadtgutgasse	2.118	8.605	11	20
Stumpergasse	1.886	3.489	2,625	7
Wiedner Hauptstrasse	3.037	4.494	9.704	71
Wipplingerstrasse	9.608	308	14.195	3.167
b) **für Banken, Bankhäuser und Zeitungen.**				
Anglo-österreichische Bank	516	6.853	415	3.774
Boden-Credit-Anstalt	194	3.629	58	3.020
Credit-Anstalt	140	9.861	54	3,836
Unionbank	1.336	9.041	451	. . . . .
Wiener Bankverein	72	997	7	522
Wiener Lombard- und Escompte-Bank	176	2,670	15	1.008
Wechselhaus der niederösterr. Escompte-Bank	99	1.298	2	906
Presse / Neues Wiener Tagblatt	417	8.949	1.468	8.431
In der Umgebung Wiens.				
Altmannsdorf	461	776	705	906
Arsenal	507	759	427	708
Berndorf	559	124	600	168
Brunn am Gebirge	1.066	342	1.654	540
Breitensee	427	197	375	199
Döbling	2,802	2.566	4.223	4.052
Dornbach (Mai bis October)	887	505	1.043	729
Fahrafeld	692	277	624	285
Floridsdorf	2.257	2.832	2.898	3.210
Fünfhaus	3.288	8.824	6.088	12.511

Stationen	Für Privat- Stationen aufgegebene Depeschen und Avisi	Für Staats- Stationen aufgegebene Depeschen und Avisi	Von Privat- Stationen angekommene Depeschen und Avisi	Von Staats- Stationen angekommene Depeschen und Avisi
Gainfahrn	2.936	478	4.506	16
Guntramsdorf	651	115	1.017	163
Hernals	2.570	5.535	5.346	9.167
Hietzing	3.216	2.452	4.012	3.296
Himbergerstrasse	2.456	2.447	2.333	3.446
Hinterbrühl	1.395	298	1.717	437
Hütteldorf	1.473	585	2.324	881
Kaltenleutgeben	1.805	831	1.808	774
Klosterneuburg	1.668	1.040	2.012	1.172
Korneuburg	1.603	784	1.415	1.077
Liesing	1.125	479	1.789	766
Mauer	1.234	433	1.737	579
Meidling	1.046	1.626	2.389	3.535
Mödling	3.137	1.173	2.930	1.333
Nussdorf	1.010	498	1.234	636
Ober-St. Veit	911	400	1.345	711
Perchtoldsdorf	832	213	1.151	313
Praterquai	547	611	470	630
Purkersdorf	903	276	1.241	384
Rappoltenkirchen	445	161	553	171
Rodaun	978	565	897	653
Simmering	1.332	1.600	2.381	2.474
Tattendorf	999	224	962	172
Traiskirchen	431	131	626	153
Trumau	637	42	510	60
Tulln	1.018	622	862	777
Währing	1.761	2.134	3.422	4.323
Weidlingau	944	382	1.174	497
Welkersdorf	7.097	570	10.502	33
Wiener-Neudorf	718	91	892	154

2. Betriebseinnahmen.

a) Einnahmen des Staats-Telegraphen.

Die Gesammteinnahme des Staats-Telegraphen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder beläuft sich

1872 . . .	auf 2,859.470 Gulden
1873	„ 3,161.718 „
1874 . . .	„ 2,617.494 „
1875	„ 2,755.090 „
1876	„ 2,936.760 „
1877 . . .	„ 3,166.277 „

und hat daher 1877 gegen 1876 um 229.517 Gulden oder um 7·81 Procent zugenommen.

Von den Einnahmen entfallen 2,776.146 Gulden oder 87·7 Procent auf die Privat-Correspondenz, 57.413 Gulden oder 1·8 Procent auf die Staats-Depeschen, 57.942 Gulden oder 1·8 Procent auf das Correspondenzbureau, 166.295 Gulden oder 5·3 Procent auf Ersätze für den Bau und die Reparatur von Eisenbahn-Betriebsleitungen, 27.764 Gulden oder 0·9 Procent auf Rechnungsersätze, 73.316 Gulden oder 2·31 Procent auf Jahresbeiträge etc.

An der Gesammteinnahme participiren:

	mit Procent
Oesterreich unter der Enns	43·78
Oesterreich ob der Enns	2·06
Salzburg	0·77
Steiermark	3·03
Kärnten	0·74
Krain	0·55
Küstenland, österr.-illyr.	10·12
Tirol und Vorarlberg	2·51
Böhmen	17·43
Mähren	4·23
Schlesien	1·40
Galizien	8·49
Bukowina	1·83
Dalmatien	3·06

In den einzelnen Ländern detaillirt sich die Einnahme des Staats-Telegraphen folgendermassen:

Länder	Einnahmen: Privat- Correspondenz	Staats- Correspondenz	Correspondenz-bureau	Kaufschillinge, Erlöse	Rechnungs-Ersätze	Ersätze von Eisenbahn-Gesellschaften	Jahresbeiträge von Gesellschaften	verschiedene	Zusammen
	Gulden								
Oesterreich u. d. Enns { Centralleitung	....	....	57.942	540	9.256	117.826	66.611	5.303	257.478
Oesterreich u. d. Enns { Direction	1,083.693	42.087	....	433	2.378	....	....	42	1,128.633
Oesterreich ob der Enns	63.175	336	....	....	1.364	473	10	47	65.405
Salzburg	23.991	478	....	....	28	....	....	4	24.501
Steiermark	91.595	552	....	72	3.447	367	6	95	96.134
Kärnten	23.243	17	....	11	212	....	20	10	23.513
Krain	17.107	150	....	....	40	....	....	10	17.307
Küstenland, österr.-illyr.	309.414	2.481	....	....	1.581	3.358	165	27	317.026
Tirol und Vorarlberg	80.181	630	....	55	1.410	32	....	15	82.323
Böhmen	495.425	2.683	....	....	3.118	44.209	6.504	40	551.979
Mähren	132.516	226	....	140	1.175	30	....	33	134.120
Schlesien	44.001	59	....	....	108	....	....	8	44.176
Galizien	264.964	1.036	....	243	2.468	....	....	144	268.855
Bukowina	57.516	238	....	....	96	....	....	8	57.858
Dalmatien	89.325	6.410	....	....	1.083	....	....	121	96.969
Summe	2,776.146	57.413	57.942	1.494	27.764	166.295	73.316	5.907	3,166.277

Von den Tarifgebühren *) der Privat- und Staats-Correspondenz kommen auf

	1 Linien-Kilometer	1 Station	1000 Einwohner
	Gulden		
in Oesterreich unter der Enns	645	14.072	512
„ Oesterreich ob der Enns	61	1.176	84
„ Salzburg	58	1.359	155
„ Steiermark	52	1.138	78
„ Kärnten	36	750	68
„ Krain	23	616	36
im Küstenlande, österr.-illyr.	359	7.607	490
in Tirol und Vorarlberg	57	1.188	89
„ Böhmen	96	1.727	95
„ Mähren	72	1.272	63
„ Schlesien	69	1.129	78
„ Galizien	66	1.873	44
„ der Bukowina	100	2.888	105
„ Dalmation	70	1.773	201
durchschnittlich	126	2.675	130

Die Summe der Einnahmen für die Staats- und Privat-Correspondenz der einzelnen Stationen beträgt zusammen 2,862.385 Gulden und vertheilt sich nach den statistischen Ausweisen der Telegraphen-Directionen auf die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, wie nachstehende Tabelle zeigt:

*) Im Jahre 1877 wurden von den verschiedenen Gattungen Telegraphen-Marken im Werthe von 2,700.865 Gulden 15 Kreuzer in Verkauf gebracht:

zu	5 kr.	141.303	Stück
„	20 „	216.273	„
„	25 „	318.603	„
„	40 „	146.833	„
„	50 „	1,929.653	„
„	60 „	183.410	„
„	1 fl.	571.922	„
„	2 fl.	178.009	„

Dazu kommen noch 276.863 Stück mit 50 Kreuzer-Marken und 1,172.383 mit 30 Kreuzer-Marken gestempelte Blanquette, 6.515 Stück pneumatische Briefe à 20 kr. und 357.991 Stück à 5 kr. von den Parteien ausdrücklich verlangte Empfangs-Bescheinigungen über aufgegebene Depeschen und pneumatische Briefe.

Einnahme in Gulden	Telegraphen-Stationen nach ihrer Einnahme für aufgegebene In- und ausländische Depeschen													
	Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns	Salzburg	Steiermark	Kärnten	Krain	Küstenland (österr. Illyr.)	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren	Schlesien	Galizien	Bukowina	Dalmatien	Zusammen
unter 200 Gulden .	5	9	2	12	8	11	14	17	16	15	8	9	2	2	130
bis 500 „ .	33	25	10	41	15	12	13	26	125	40	18	45	2	15	420
„ 1.000 „ .	17	11	4	15	4	4	8	11	76	28	5	51	7	16	257
„ 2.000 „ .	4	4	.	5	2	. .	2	7	47	9	3	17	6	11	117
„ 3.000 „ .	4	.	. .	3	. .	. .	. .	1	10	5	2	6	. .	4	35
„ 4.000 „ .	5	1	1	3	1	. .	1	1	8	2	. .	1	1	1	26
„ 5.000 „ .	. .	1	. .	. .	. .	.	. .	1	2	1	. .	5	. .	. .	10
„ 6.000 „ .	2	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	2	1	1	. .	. .	1	8
„ 8.000 „ .	1	1	. .	.	. .	. .	1	1	8	. .	1	1	. .	1	15
„ 10.000 „ .	2	1	. .	. .	1	1	1	1	. .	. .	. .	1	1	. .	9
„ 15.000 „ .	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	2	3	1	1	4	. .	2	14
„ 20.000 „ .	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	1	3
„ 30.000 „ .	2	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	. .	4
„ 40.000 „ .	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	2
„ 60.000 „ .	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	2	. .	. .	4
„ 80.000 „ .	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1
„ 100.000 „ .	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1
„ 130.000 „ .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	. .	1
„ 281.000 „ .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	. .	.	. .	1
„ 802.000 „ .	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	.	. .	. .	.	. .	1
Summe .	80	54	18	81	31	28	41	68	300	103	39	142	20	54	1059

b) Einnahmen des Eisenbahn-Telegraphen.

Die Betriebseinnahme (Gebührenantheile) des Eisenbahn-Telegraphen betrug im Jahre 1877 100.723 Gulden, und hat gegen 1876 um 626 Gulden oder um 0·6 Procent abgenommen.

Die Gebührenantheile der einzelnen Bahnverwaltungen für alle auf ihren Betriebs-Linien aufgegebenen und angekommenen Privat- und Staats-Depeschen waren folgende:

Benennung der Bahnen	Gebühren-Antheile Gulden
Aussig-Teplitzer Bahn	880
Böhmische Nordbahn	2.086
„ Westbahn	2.590
Buschtěhrader Bahn	4.416
Dux-Bodenbacher Bahn	1.272
Erste ungarisch-gallzische Bahn	768
Erzherzog Albrecht-Bahn	583
Galizische Carl Ludwig-Bahn	1.939
Graz-Köflacher Bahn	1.178
Kaiser Ferdinands-n. mährisch-schlesische Nordbahn, Ostrau-Friedländer Bahn	6.746
„ Franz Joseph-Bahn	6.412
Kaiserin Elisabeth-Bahn	11.516
Kaschau-Oderberger Bahn	338
Kronprinz Rudolph-Bahn	4.883
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn	3.700
Mährisch-schlesische Centralbahn	945
Montanbahn der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft	464
Niederösterreichische Südwestbahnen	457
Oesterreichische Nordwestbahn	7.859
„ Staatsbahn	9.113
„ Südbahn	17.997
Prag-Duxer Bahn	1.549
Pilsen-Priesener Bahn	1.843
K. k. Staats-Eisenbahnen: Dniester Bahn	311
K. k. Staats-Eisenbahnen: Leluchower Bahn	786
K. k. Staats-Eisenbahnen: Rakonitz-Protiwiner Bahn	937
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	3.093
Turnau-Kralup-Prager Bahn	1.890
Ungarische Westbahn	206
Vorarlberger Bahn	966
Summe	100.723

c) Einnahmen des Privat-Telegraphen.

Die Brutto-Einnahme bei den Stationen der Privat-Telegraphen-Gesellschaft in Wien betrug 1877 470.672 Gulden. Davon entfielen als Betriebseinnahme der Gesellschaft 139.154 Gulden, mithin gegen 1876 um 10.019 Gulden oder 7·2 Procent weniger. Diese Einnahme zeigte sich nach den einzelnen Monaten in folgender Weise:

Monate	Brutto-Einnahme	Davon entfallen auf: Depeschen der Staats-verwaltung	Depositen, Botenlöhne und vorausbezahlte Antworten	die Privat-Telegraphen-Gesellschaft
	Gulden			
Januar	35.234	21.506	3.013	10.715
Februar	31.918	18.855	2.881	10.182
März	35.797	21.591	3.281	10.925
April	37.425	24.150	1.922	11.353
Mai	39.012	25.565	1.746	11.701
Juni	39.295	25.353	1.607	12.335
Juli	41.934	27.469	1.534	12.931
August	47.197	31.589	1.654	13.954
September	44.563	29.078	2.086	13.399
October	44.366	30.243	2.652	11.471
November	39.473	26.052	3.036	10.385
December	34.458	21.373	3.282	9.803
Summe	470.672	302.824	28.694	139.154

3. Betriebsausgaben des Staats-Telegraphen.

Die Gesammtausgaben des Staats-Telegraphen betrugen:

1872	2,795.188 Gulden ordentliche,	769.313 Gulden ausserordentliche
1873	3,502.120 „ „	882.282 „ „
1874	3,670.957 „ „	1,111.640 „ „
1875	3,571.306 „ „	229.511 „ „
1876	3,483.301 „ „	234.423 „ „
1877	3,549.003 „ „	106.416 „ „

Die ordentlichen Ausgaben hatten daher 1877 gegen 1876 um 65.702 Gulden oder um 1·9 Procent zugenommen, die ausserordentlichen um 128.007 Gulden oder um 54·6 Procent abgenommen.

Von den persönlichen Ausgaben (2,300.835 Gulden) entfielen 1,190.411 Gulden oder 51·73 Procent auf Gehalte der Beamten, 263.291 Gulden oder 11·4 Procent auf Gehalte der Diener, 319.148 Gulden oder 13·8 Procent auf Activitätsbezüge der Beamten, 63.521 Gulden oder 2·7 Procent auf Activitätsbezüge der Diener, 89.572 Gulden oder 3·8 Procent auf Bestallung für Postbedienstete und Private, 95.521 Gulden oder 4·2 Procent auf Tantièmen und Nachtgebühren, 132.236 Gulden oder 5·7 Procent auf Taggelder und Diurnen und 19.995 Gulden oder 0·8 Procent auf Belohnungen und Aushilfen etc.

Von den sächlichen Ausgaben (1,248.168 Gulden) kamen 456.918 Gulden oder 36·6 Procent auf Reparaturen der Staatsleitungen, 38.853 Gulden oder 3·1 Procent auf Reparaturen der Bahn-Betriebsleitungen, 120.273 Gulden oder 9·6 Procent auf Miethzinse, 162.741 Gulden oder 13·0 Procent auf Amts- und Kanzlei-Erfordernisse, 190.110 Gulden oder 15·2 Procent auf Weiterbeförderungsgebühren, 103.380 Gulden oder 8·1 Procent auf die Auslagen für das Correspondenz-Bureau, 54.470 Gulden oder 4·3 Procent auf Betriebs-Erfordernisse etc.

*) Ist in der Einnahmsziffer des Staats-Telegraphen inbegriffen.

An der ordentlichen Gesammtausgabe betheiligten sich

	mit Procent
Oesterreich unter der Enns	33·00 *)
Oesterreich ob der Enns	3·53
Salzburg	1·24
Steiermark	5·46
Kärnten	1·03
Krain	0·83
Küstenland, österr.-illyr.	5·86
Tirol und Vorarlberg	5·81
Böhmen	17.78
Mähren	6·46
Schlesien	1·34
Galizien	11·05
Bukowina	1·93
Dalmatien	4·68

Die Ausgaben der **einzelnen** Stationen betrugen (ohne jene für An- und Nachschaffungen, welche von der Centralleitung aus vollzogen wurden, als Einrichtungsstücke, Apparate, Batterie-Materiale, Papier und Drucksorten etc.) 2,240.944 Gulden und vertheilten sich nach der Höhe des Betrages folgendermassen:

Ausgaben	Telegraphen-Stationen in den Ländern														Gesammtzahl der Stationen
	Oesterreich unter der Enns	Oesterreich ob der Enns	Salzburg	Steiermark	Kärnten	Krain	Küstenland (österr.-illyr.)	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren	Schlesien	Galizien	Bukowina	Dalmatien	
unter 200 Gulden .	16	20	7	29	14	14	11	24	120	39	14	16	3	7	334
bis 500 „ .	18	17	4	24	11	8	15	7	53	26	11	62	7	13	276
„ 1.000 „ .	25	10	5	19	3	3	8	26	74	22	7	37	4	15	258
„ 2.000 „ .	8	1	..	..	1	2	2	1	15	5	..	6	2	7	50
„ 3.000 „ .	5	..	1	3	..	..	1	3	11	3	3	8	3	3	44
„ 4.000 „ .	..	2	..	2	..	..	1	1	9	2	1	2	..	4	24
„ 5.000 „ .	1	1	..	..	..	..	..	2	4	1	1	3	..	2	15
„ 6.000 „ .	..	..	..	2	1	..	..	..	4	2	..	1	..	..	10
„ 8.000 „ .	2	2	..	..	..	..	2	1	2	..	..	2	..	..	11
„ 10.000 „ .	4	..	..	..	..	..	..	..	..	1	2	2	..	..	9
„ 15.000 „ .	..	..	..	1	..	..	..	..	4	..	..	1	..	..	6
„ 20.000 „ .	..	..	..	..	1	1	..	..	1	..	..	..	..	2	5
„ 30.000 „ .	..	..	..	..	..	..	..	1	2	1	..	..	..	1	5
„ 40.000 „ .	..	..	1	..	..	..	..	2	..	..	..	..	1	..	4
„ 60.000 „ .	..	1	..	1	..	..	..	..	..	1	..	1	..	..	4
„ 80.000 „ .	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	1
„ 130.000 „ .	..	..	..	..	..	..	1	..	1	..	..	..	..	..	2
„ 460.000 „ .	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1

Sämmtliche Betriebsausgaben in den einzelnen Königreichen nud Ländern des österreichischen Staatsgebietes detaillirt der folgende Ausweis:

*) Davon entfallen 13·76 Procent auf die Centralleitung.

Länder	Ordentliche				
	Besoldungen der		Adjuten	Activitätszulage der	
	Beamten	Diener		Beamten	Diener
	Gulden				
Oesterreich unter der Enns — Centralleitung	42.478	614	1.367	17.800	225
Oesterreich unter der Enns — Direction	272,611	29,647	6,783	112.513	8.342
Oesterreich ob der Enns	49.808	10.486	700	10.217	2.391
Salzburg	20.718	6.229	1.133	4.327	1.229
Steiermark	62.674	18.486	1.675	14.467	3,875
Kärnten	14.897	4.843	300	2,929	1.204
Krain	9.149	5.012	300	2,017	1.175
Küstenland, österr.-illyr.	85.745	15.501	1.425	21.041	5.153
Tirol und Vorarlberg	85.133	25.363	2.150	16.023	5.886
Böhmen	216.401	55,774	8.933	46.188	12.633
Mähren	77.724	24.290	625	17.026	5.829
Schlesien	19.517	5.426	650	3.623	1.356
Galizien	141,028	33.445	4.100	33.471	8.142
Bukowina	30.704	5.940	975	6.672	1.494
Dalmatien	61.794	22.205	2.275	10,834	4.587
Summe	1,190.411	263.291	33.391	319.148	63.521

A u s g a b e n							
Zinsbeiträge und Localzulagen	Dienstes- und Ergänzungs-zulagen der Beamten	Emolumente und Livréegelder	Pferde-pauschale der Leitungs-Aufseher	Beitrag an die Post-verwaltung	* Bestellung für Post-bedienstete und Private	Antheile an der Betriebs-Einnahme	
						Tantième	Nachtgebühren
G u l d e n							
. . . . .	. . . . .	9.845	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
850	141	1.266	. . . . .	10.140	4.246	22.774	6.209
. . . . .	120	552	. . . . .	. . . .	5.732	1.437	612
. . . . .	40	376	. . . . .	. . . . .	1.433	752	383
. . . . .	120	1.004	. . . . .	. . . . .	8.284	2.133	399
. . . . .	45	235	. . . . .	. . . . .	3.752	446	96
. . . . .	40	295	480	. . . . .	3.248	282	146
378	1.690	869	1.784	. . . . .	3.524	5.578	3.029
100	207	1.512	. . . . .	. . . . .	1.928	4.143	2.752
800	396	3.556	1.651	1.000	21.981	12.478	3.042
231	80	1.445	816	. . . . .	10.200	3.865	1.192
. . . . .	117	322	1.200	. . . . .	4.652	973	274
266	15	2.013	6.077	. . . . .	15.534	9.512	3.341
. . . . .	30	311	1.249	. . . . .	2.090	1.852	1.079
116	210	816	960	120	2.968	3.627	3.115
2.741	3.251	24.417	14.217	11.260	89.572	69.852	25.669

Länder		Ordentliche			
		Reise-Substitutions- und Uebersiedlungskosten	Alimentationskosten	Taggelder und Diurnen	Belohnungen und Aushilfen
		Gulden			
Oesterreich unter der Enns	Centralleitung . . .	2.674	. . . . .	14.553	2.305
	Direction	2.696	8	41.598	3.985
Oesterreich ob der Enns		1.282	. . . . .	5.196	890
Salzburg		368	. . . . .	714	210
Steiermark		2.532	. . . . .	6.499	855
Kärnten		156	150	1.065	140
Krain		60	. . . . .	1.740	175
Küstenland, österr.-illyr.		2.468	. . . . .	5.748	1.515
Tirol und Vorarlberg		3.855	. . . . .	6.274	1.138
Böhmen		7.357	. . . . .	21.874	3.323
Mähren		1.653	. . . . .	12.671	1.469
Schlesien		725	. . . . .	. . . . .	150
Galizien		3.011	50	11.951	2.285
Bukowina		949	62	2.053	550
Dalmatien		7.807	. . . . .	300	1.005
Summe .		37.593	270	132.236	19.995

Ausgaben						
Summe der persönlichen Ausgaben	Miethzinse	Adaptirungs- und Erhaltungs-kosten	Amts- und Kanzlei-Erfordernisse	Betriebs-Erfordernisse	Reparaturen und sonstige Kosten der	
					Staats-	Eisenbahn-Betriebs-
					Leitungen	
Gulden						
91.861	. . . . .	1.102	68.072	52.972	56.928	10.541
523.809	5.510	150	9.325	745	49.876	750
89.423	6.110	. . . . .	4.103	34	19.226	1.194
37.942	1.193	42	1.781	4	1.050	. . . . . .
123.003	11.245	351	6.127	56	41.945	2.629
30.258	2.388	. . . . .	1.313	3	924	. . . . . .
24.149	1.853	6	1.053	9	1.147	. . . . . .
155.448	9.209	1.105	4.910	150	28.700	1.611
156.464	7.102	551	7.637	17	27.219	389
417.387	27.451	236	24.632	151	115.504	9.767
159.116	7.698	121	9.442	40	42.249	510
38.985	2.766	6	2.574	12	. . . . .	. . . . . .
274.241	26.331	34	12.871	214	52.619	6.018
56.010	3.387	201	2.185	5	3.183	57
122.739	8.030	25	6.716	58	16.348	5.388
2,300.835	120.273	3.930	162.741	54.470	456.918	38.854

Länder		Ordentliche		
		Reparaturen und Instandhaltung der Apparate	Nachschaffungen und sonstige Kosten im Fundus instructus	Gefälls-Rückgaben
		Gulden		
Oesterreich unter der Enns	Centralleitung	22.534	11.657	. . . . .
	Direction	310	211	1.728
Oesterreich ob der Enns		115	67	97
Salzburg		63	68	37
Steiermark		104	77	179
Kärnten		3	31	32
Krain		26	130	50
Küstenland, österr.-illyr.		279	374	654
Tirol und Vorarlberg		637	114	146
Böhmen		599	318	784
Mähren		122	176	161
Schlesien		5	36	91
Galizien		569	211	1.286
Bukowina		53	3	241
Dalmatien		94	295	324
Summe		25.513	13.768	5.810

Ausgaben							
Hinausreste	Weiterbeförderungsgebühren	Ausgaben für das Correspondenzbureau	Mängels-Guthabungen	Verschiedene Ausgaben	Summe der sächlichen Ausgaben	Persönliche und sächliche Ausgaben zusammen	Telegraphen-Errichtungs-Auslagen
Gulden							
72.206	.....	103.380	....	1	399.393	491.254	*) 44.691
.....	87.299	.....	42	.....	155.946	679.755	3.202
.....	4.824	.....	1	.....	35.771	125.194	3.988
.....	1.927	.....	.....	.....	6.165	44.107	10
.....	8.168	.....	.....	.....	70.880	193.883	9.658
.....	1.936	.....	1	.....	6.631	36.889	110
.....	842	.....	.....	.....	5.116	29.265	......
.....	5.554	.....	2	2	52.550	207.998	5.940
.....	5.738	.....	14	.....	49.564	206.028	171
.....	34.072	.....	17	29	213.560	630.947	23.029
.....	9.779	.....	1	.....	70.299	229.415	8.053
.....	3.143	.....	.....	.....	8.633	47.618	......
.....	17.890	.....	5	.....	118.048	392.289	5.503
....	2.875	.....	....	3	12.193	68.203	.....
.....	6.063	.....	3	75	43.419	166.158	2.061
72.206	190.110	103.380	86	110	1,248.168	3,549.003	106.416

*) Darunter 10.397 Gulden Münzverlust.

Im Vergleiche zur Ansdehnung des Telegraphen und zur Bevölkerung entfallen im Jahre 1877 von den ordentlichen Ausgaben auf

	1 Linien-Kilometer	1 Station	1000 Einwohner
	Gulden		
in Oesterreich unter der Enns *)	678	14.638	537
„ Oesterreich ob der Enns	121	2.318	166
„ Salzburg	106	2.450	280
„ Steiermark	110	2.393	163
„ Kärnten	57	1.190	108
„ Krain	40	1.045	62
im Küstenlande, österr.-illyr.	239	5.073	327
in Tirol und Vorarlberg	146	3.030	228
„ Böhmen	116	2.103	116
„ Mähren	124	2.227	109
„ Schlesien	73	1.221	84
„ Galizien	98	2.762	65
„ der Bukowina	123	3.410	124
„ Dalmatien	122	3.077	348
im Durchschnitte	158	3.351	163

Nach den vorausgegangenen Nachweisen stellt sich daher die relative Ziffer der Einnahme des Telegraphen der im Reichsrathe vertretenen Länder auf 64.1 Gulden und jene der Ausgabe auf 71·8 Gulden für je 100 bezahlte Depeschen, welches Verhältniss sich im Vorjahre auf 63·0 und 74·7 stellte.

B. Betriebsergebnisse der Staats-Telegraphenämter in Wien.

Die Betriebsergebnisse der Staats-Telegraphenämter in Wien für das Jahr 1877 sind nach den Resultaten der einzelnen Monate in nachfolgender Tabelle enthalten:

---

*) Mit den Ausgaben der Centralleitung.

Monate	Aufgegebene	Angekommene	Uebertelegraphirte	Gesammtzahl der behandelten	Eingehobene Tarif-Gebühren
	Depeschen und Telegraphen-Avisi				Gulden
Januar	72.980	67.500	103.232	243.712	79.700
Februar	63.913	58.171	92.037	214.121	71.243
März	77.440	72.222	109.053	258.715	77.374
April	86.959	76.936	136.814	300.709	89.121
Mai	85.202	79.173	130.186	294.561	95.343
Juni	84.955	78.977	133.070	297.002	91.797
Juli	90.677	82.700	162.112	335.489	100.233
August	102.669	93.380	179.085	375.134	102.968
September	100.152	92.781	165.673	358.606	102.336
October	100.595	93.788	163.004	357.387	111.955
November	83.091	76.165	135.462	294.718	92.680
December	75.304	68.458	116.590	260.352	77.933
Im Ganzen 1877	1,023.937	940.251	1,626.318	3,590.506	1,092.683
Im Ganzen 1876	934.154	879.284	1,561.598	3,375.036	1,060.948
Zunahme	89.783	60.967	64.720	215.470	32.635

Die Zahl der aufgegebenen pneumatischen Briefe betrug im Jahre 1877 im Ganzen 6.915 Stücke, an welcher die pneumatischen Stationen, wie folgt, participirten:

pneumatische Stationen	Stück
Fleischmarkt	1.213
Kärntnerring	1.174
Centralstation	1.132
Gumpendorf	952
Wieden	545
Neubau	462
Landstrasse	437
Börse	407
Leopoldstadt	374
Josephstadt	219

Die Zahl der aufgegebenen und angekommenen Depeschen und Telegraphen-Avisi, welche im Jahre 1877 mittels pneumatischer Post zwischen der Central-Telegraphen-Station und den einzelnen Filial-Stationen der Haupt- und Residenzstadt Wien befördert wurden, belief sich auf 754.530 Stücke und vertheilte sich nach Monaten und Stationen folgendermassen:

Pneumatische Stationen		Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	October	November	December	Summe
		Depeschen und Telegraphen-Avisi												
Centralstation	1877	53.835	47.337	57.670	62.198	64.013	62.026	65.043	71.547	74.698	76.913	62.119	57.131	754.530
	1876	51.048	52.786	56.243	57.277	58.867	55.955	60.369	59.539	58.857	65.517	61.826	54.738	693.022
Kärntnerring		15.379	13.174	15.935	18.108	17.850	16.961	17.165	17.942	19.356	20.834	19.197	16.807	208.708
Leopoldstadt		9.207	9.099	10.776	11.379	11.599	11.003	12.982	16.320	15.252	15.869	11.393	10.992	145.871
Börse		9.176	7.649	9.737	10.376	9.548	9.632	9.131	12.301	14.456	12.300	9.026	7.768	121.100
Fleischmarkt		8.236	7.127	8.697	9.300	9.628	9.610	9.814	10.275	9.900	11.268	9.233	8.629	111.717
Wieden		3.300	2.859	3.359	3.641	4.236	4.958	4.845	4.287	4.514	4.359	3.727	3.568	47.653
Neubau		3.388	2.709	3.693	3.390	4.512	3.527	4.404	3.855	4.243	4.563	3.677	3.638	45.509
Gumpendorf		1.886	1.708	2.086	2.220	2.665	2.346	2.522	2.455	2.699	2.790	2.348	2.336	28.061
Landstrasse		1.648	1.646	1.831	1.905	2.128	2.269	2.506	2.456	2.609	2.989	2.066	1.936	25.989
Josephstadt		1.615	1.366	1.646	1.879	1.847	1.720	1.674	1.656	1.669	1.941	1.452	1.457	19.922
Zur Centralstation	1877	18.141	15.469	18.709	20.833	20.760	20.939	22.378	22.803	33.933	23.858	20.022	18.035	245.880
	1876	17.332	17.908	19.075	18.688	18.813	18.163	19.979	18.621	18.880	21.006	20.578	18.076	227.119
Von der Centralstation	1877	35.694	31.868	38.961	41.365	43.253	41.087	46.665	48.744	50.765	53.055	42.097	39.096	508.650
	1876	33.716	34.878	37.168	38.589	40.054	37.792	40.390	40.918	39.977	44.511	41.248	36.662	465.903

Statistik

des

Telegraphen-Verkehrs

bei den

einzelnen Staats-Stationen

im Jahre 1877.

Abkürzungen.

Rubrik „Kategorie“: (Siehe S. 11.)

Rubrik „Classe“: (Siehe S. 12.)

Rubrik „Beiträge von Gemeinden“ etc.:

L Locale.
H Holz.
K Kohlen.

Anmerkung:

Die bedeutende Differenz bei Vergleichung der Zahl der aufgegebenen mit der Zahl der angekommenen Depeschen erklärt sich aus dem Umstande, dass der inländische Verkehr von und nach Ungarn als interner betrachtet wird, ferner dass die von den Eisenbahnstationen aufgenommenen Depeschen bei den Uebernahmsstationen als Uebertelegraphirungen verzeichnet und nur, wenn die Adress-Station eine Staatsstation ist, als angekommene Depeschen gerechnet werden, und endlich dass von den internen Dienstdepeschen die Cours-, Getreide-, meteorologischen etc. Depeschen bei der Aufgabe in Wien als eine einzige Depesche, bei der Ankunft in den verschiedenen Stationen aber einzeln eingetragen werden.

Als Einnahme der einzelnen Stationen sind die eingehobenen Tarifgebühren eingestellt, als Ausgaben die persönlichen Ausgaben für das Personale der Stationen (siehe S. 14, Tabelle 3) und die sächlichen Auslagen, welche nicht von der Centralleitung bestritten wurden.

Bei jenen Stationen, welche weder einen Depeschenausträger noch einen Amtsboten oder Diener nachweisen, wird die Depeschenbestellung an die Adressaten gegen eine Bestellgebühr von 2—5 Kreuzer besorgt.

I. Allgemeine

verglichen mit den Re-

Länder	Jahre	Anzahl der Staats- Telegraphen-Stationen	Anzahl der Eisenbahn-Betriebs- Telegraphen-Stationen	Personale in Verwendung auf den Stationen: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Oesterreich unter der Enns	1876	76	188	259	102	47	7	94	16
	1877	80	166	259	115	48	8	89	15
Oesterreich ob der Enns	1876	53	55	45	14	45	2	4	1
	1877	54	71	46	17	46	2	4	2
Salzburg	1876	16	32	28	....	14	....	3	1
	1877	16	24	23	5	16	....	3	1
Steiermark	1876	73	120	63	21	55	7	17	2
	1877	81	111	57	21	63	7	18	2
Kärnten	1876	27	41	19	4	20	2	3	1
	1877	61	45	15	4	25	3	2	1
Krain	1876	27	26	11	6	17	7	1	2
	1877	28	26	10	6	19	7	2	1
Oesterr.-illyr. Küstenland	1876	67	31	96	14	26	6	22	5
	1877	41	30	93	16	24	10	23	2
Tirol und Vorarlberg	1876	69	73	104	20	47	6	2	5
	1877	68	74	93	22	45	5	2	5
Böhmen	1876	285	475	246	65	[7]) 190	33	11	12
	1877	300	479	225	68	[8]) 200	41	6	11
Mähren	1876	100	85	71	40	84	2	10	2
	1877	103	85	67	41	85	5	10	2
Schlesien	1876	38	25	25	....	28	3	....	1
	1877	36	25	27	....	29	3	1	....
Galizien	1876	138	118	168	35	88	20	35	10
	1877	142	116	160	38	61	19	34	9
Bukowina	1876	20	6	39	5	15	....	3	6
	1877	20	10	35	7	15	....	3	4
Dalmatien	1876	54	....	70	1	[9]) 38	....	6	6
	1877	54	....	75	1	[10]) 67	1	5	6
Summe	1876	1.016	1.218	1.245	327	711	97	211	74
	1877	1.059	1.264	1.185	361	743	111	202	62

1) Ausserdeu 23 aufgestellte Reserve-Apparate und 1 Multiplex-Apparat von Meyer.
2) Ausserdem 12 aufgestellte Reserve-Apparate.
3) Ausserdem 23 aufgestellte Reserve-Apparate und 2 Multiplex-Apparate von Meyer.
4) Ausserdem 1 Multiplex-Apparat von Mever.
5) Einschliesslich 93 6. Einnahmen und 56 fl. Ausgaben der provisorisch geöffneten Station Spondinig.
6) Ausserdem 1 Multiplex-Apparat von Meyer und 1 D'Arlincourt'scher Translator-Apparat.

Uebersicht,

sultaten des Vorjahres.

In Verwendung stehende				Einnahmen für Privat- und Staats-Correspondenz	Darunter Gebühren für Staats-Depeschen	Stations-Ausgaben	Jahre	Länder
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-					
Apparate		Batterie-Elemente		Gulden				
[1]) 130	[2]) 34	4.562	751	1,113.551	52.054	522.380	1576	Oesterreich unt. d. Enns.
[3]) 132	[3]) 64	4.470	752	1,145.757	47.092	546.264	1877	
89	1	6.051	657	56.667	786	66.943	1876	Oesterreich ob der Enns.
61	1	1.727	502	66.147	805	90.268	1877	
35	1	1.208	236	22.746	509	42.223	1576	Salzburg.
37	1	1.198	216	26.075	588	38.935	1677	
106	1	3.847	642	96.988	1.265	112.610	1676	Steiermark.
116	1	4.211	708	65.763	1.180	111.921	1677	
41	. . . . . .	1.641	234	20.369	197	32.103	1873	Kärnten.
45	. . . . . .	1.661	238	65.675	215	31.146	1277	
38	. . . . . .	1.810	610	17.124	249	24.304	1876	Krain.
67	. . . . . .	1.640	616	17.392	616	24.214	1877	
71	5	6.724	396	294.976	3.830	163.988	1675	Oesterr.-illyr. Küstenland.
[4]) 74	5	2.998	438	615.163	6.726	163.065	1877	
133	6	6.267	713	a 72.095	1.609	[5]) 155.149	1376	Tirol und Vorarlberg.
129	6	3.153	755	80.483	1.236	149.281	1877	
[5]) 461	3	5.152	6.510	484.579	11.516	477.642	1676	Böhmen.
[6]) 476	2	6.180	2.628	491.156	6.925	455.970	1877	
166	1	1.927	984	167.519	1.385	151.153	1876	Mähren.
171	1	1.928	990	161.070	1.040	141.835	1877	
56	. . . . . .	770	512	43.594	150	41.749	1576	Schlesien.
57	. . . . . .	728	303	43.735	139	43.307	1877	
635	7	6.583	1.212	274.156	6.709	278.988	1873	Galizien.
239	7	6.557	1.100	276.017	2.069	275.789	1877	
38	1	1.012	198	45.496	494	55.738	1878	Bukowina.
38	1	1.003	189	57.636	465	54.680	1877	
75	. . . . . .	2.338	450	107.187	18.531	101.787	1878	Dalmatien.
78	. . . . . .	2.713	468	97.418	10.834	110.226	1877	
1.676	50	37.897	2.531	2,783.260	63.280	2,240.737	1876	Summe.
1.724	50	38.165	9.612	6,862.585	73.546	2,240.944	1877	

[7]) 5 Eleven und 8 Candidaten versehen den Dienst bei Nebenstationen.
[8]) 2 Assistenten, 2 Eleven und 12 Candidaten versehen den Dienst bei Nebenstationen.
[9]) Bei 6 Stationen 1 Candidat zugetheilt.
[10]) Bei 6 Stationen ein Candidat zugetheilt.

Länder	Jahre	Aufgegebene					
		Staats-	Dienst-	interne	nicht interne	zusammen	im Ganzen
				Privat-			
		Depeschen und					
Oesterreich unter der Enns	1876	16.617	7.846	728.298	271.314	999.612	1,024.278
	1877	17.488	9.392	805.826	284.668	1,090.494	1,117.674
Oesterreich ob der Enns	1876	2.183	6.842	85.221	11.021	96.242	101.267
	1877	6.395	6.741	96.584	10.991	107.575	112.711
Salzburg	1876	574	686	27.517	6.335	33.852	35.112
	1877	621	717	30.374	6.801	37.175	38.516
Steiermark	1876	2.047	5.286	153.257	5.728	158.985	166.318
	1877	1.976	6.804	164.531	5.685	170.216	180.996
Kärnten	1876	304	1.568	34.003	1.782	35.785	37.657
	1877	344	1.947	43.330	1.690	45.020	47.311
Krain	1876	722	664	29.965	987	30.966	32.808
	1877	615	706	32.697	1.114	33.611	35.135
Oesterr.-illyr. Küstenland	1876	5.271	6.421	171.334	86.299	254.633	266.325
	1877	4.849	6.532	191.393	83.922	275.615	286.696
Tirol und Vorarlberg [2]	1876	2.352	3.292	77.638	28.345	105.686	111.327
	1877	2.067	3.159	86.776	29.485	116.257	121.486
Böhmen	1876	20.906	13.355	698.859	107.164	801.023	835.284
	1877	16.745	12.699	750.387	108.356	858.743	888.187
Mähren	1870	2.256	1.885	606.707	15.019	221.726	225.864
	1877	1.900	1.705	221.767	16.940	236.707	242.616
Schlesien	1876	167	455	67.546	9.960	77.506	78.158
	1877	219	441	70.382	10.644	81.026	81.686
Galizien	1876	4.551	6.891	412.488	43.423	455.911	467.353
	1877	3.603	6.385	109.498	49.357	458.855	468.843
Bukowina	1876	776	657	62.964	14.621	77.585	79.014
	1877	710	636	74.305	19.464	93.769	95.111
Dalmatien	1876	17.011	6.284	130.544	10.747	141.291	161.586
	1877	15.494	3.442	146.766	9.461	156.257	175.193
Summe	1876	75.660	55.135	2,881.011	609.745	6,490.756	3,661.851
	1877	69.066	59.605	3,124.612	638.608	6,763.220	6,891.551

[1]) Einschliesslich der bei den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen aufgegebenen und angekommenen internen und nicht internen Depeschen und Telegraphen-Aviel, welche durch die Staats-Stationen vermittelt wurden.

Angekommene						Uebertelegraphirungen (doppelt) *)	Gesammtzahl der behandelten Depeschen	Jahre	Länder
Staats-	Dienst-	interne	nicht interne	zusammen	im Ganzen				
		Privat-							
Telegraphen-Avisi						Stück			
19.176	36.553	710.208	226.439	936.647	092.378	1,632.258	6,648.90 2	1876	Oesterreich unter der Enns.
18.746	40.860	747.484	256.814	1,000.298	1,056.900	1,704.320	8,881.794	1677	
1.677	31.002	67.638	10.900	98.536	161.617	243.711	466.198	1879	Oesterreich ob der Enns.
1.964	60.553	98.866	11.338	110.204	132.721	647.033	492.495	1977	
854	5.710	27.164	6.884	34.048	40.616	108.640	184.864	1876	Salzburg.
930	5.310	30.561	7.251	37.842	45.088	99.545	183.140	1877	
1.834	34.168	158.614	3.870	163.984	199.986	323.558	689.862	1876	Steiermark
6.034	40.836	171.411	5.610	177.030	216.909	338.558	737.457	1877	
554	11.486	33.552	1.733	35.285	47.625	86.963	171.945	1876	Kärnten.
876	14.240	41.854	1.474	43.328	58.640	105.096	610.647	1977	
949	4.761	30.230	1.035	31.265	56.635	51.368	130.771	1876	Krain.
1.044	5.300	32.375	934	33.907	40.251	53.318	136.704	1877	
9.024	15.638	182.655	81.067	263.962	288.644	385.466	940.465	1879	Oesterr.-illyr. Küstenland.
8.513	15.237	203.839	82.644	686.088	309.833	400.210	968.789	1877	
6.646	35.149	78.137	29.543	107.700	145.793	666.277	025.390	1676	Tirol und Vorarlberg.
6.206	32.885	89.641	29.661	119.462	155.503	680.776	657.762	1877	
18.236	09.753	713.416	110.297	833.700	941.701	1,841.225	3,616.210	1876	Böhmen.
18.123	106.657	781.731	115.219	896.630	1,022.730	1,632.819	3,643.756	1877	
1.983	63.990	618.798	14.991	684.750	260.786	564.728	1,071.32t	1876	Mähren.
1.651	23.836	637.400	17.655	654.655	280.142	607.488	1,129.942	1677	
405	10.561	66.895	6.856	75.751	86.747	123.666	290.571	1878	Schlesien.
721	10.980	71.465	9.794	81.639	92.660	158.547	333.193	1677	
4.680	54.441	413.036	49.461	459.497	518.618	1,381.876	2,367.950	1876	Galizien.
4.430	57.760	415.020	54.675	469.704	531.691	1,367.263	2,396.002	1877	
1.082	11.009	62.816	14.740	77.552	89.643	226.350	805.007	1676	Bukowina.
1.037	10.342	73.792	19.645	93.427	104.826	239.388	439.523	1677	
15.515	10.589	116.968	10.100	130.071	165.185	440.575	767.846	1876	Dalmatien.
14.224	63.521	137.894	9.393	147.187	184.632	506.463	868.588	1877	
78.814	383.810	6,904.433	368.355	3,476.798	3,963.512	8,100.848	13,658.211	1876	Summe.
75.611	412.870	3,133.960	917.376	3,751.336	4,238.617	8,471.024	16,601.492	1877	

*) Einschliesslich der Depeschenzahl der provisorisch geöffneten Station Spondinig.

II. Verkehr der ein-

1. Kategorien und Classen, eingeschaltete Linien, Personale,

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugeschalteten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Oesterreich unter der Enns.											
Haupt- und Residenzstadt Wien.											
Centralstation	II	N	26	77	10	221	99	. .	. .	82	11
Hofburg	B	EN	. . .	2	. .	4	. .	. .	. .	. .	1
Schönbrunn (Juni-October)	B	E/N	. . .	2	. .	3)	. .	. .	. .	. .	. .
Laxenburg (Juni-August)	B	E/N	. . .	1	. .	3)	. .	. .	. .	. .	. .
Handels-Ministerium	B	C	. . .	1	. .	2	. .	. .	. .	. .	. .
Seilerstätte	PC	C	. . .	. .	. .	4)	. .	. .	. .	. .	. .
Habsburgergasse	PC	C	. . .	. .	. .	4)	. .	. .	. .	. .	. .
Landskrongasse	PC	C	. . .	. .	. .	4)	. .	. .	. .	. .	. .
Neubau, Zieglergasse	PC	C	. . .	. .	. .	4)	. .	. .	. .	. .	. .
Pneumatische Stationen.											
Börse	B	L	. . .	. .	. .	3)	. .	. .	. .	. .	. .
Kärntnerring	B	C	. . .	. .	. .	5	4	. .	. .	2	1
Fleischmarkt	B	C	. . .	. .	. .	6	4	. .	. .	. .	1
Mariahilf, Gumpendorf	B	C	. . .	. .	. .	3	. .	. .	. .	2	. .
Leopoldstadt, Taborstrasse	PC	C	. . .	. .	. .	3) 2	. .	. .	. .	. .	. .
Landstrasse, Hauptstrasse	PC	C	. . .	. .	. .	3) 2	. .	. .	. .	. .	. .
Wieden, Neumanngasse	PC	C	. . .	. .	. .	5) 2	. .	. .	. .	. .	. .
Neubau, Siebensterngasse	PC	C	. . .	. .	. .	5) 2	. .	. .	. .	. .	. .
Josephstadt, Mariatreugasse	PC	C	. . .	. .	. .	5) 2	. .	. .	. .	. .	. .
Das übrige Land.											
Amstetten	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Angorn	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Aspang	P	L	. . .	2	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .
Baden	B	C/B$^{N}_{E}$	. . .	6	. .	2	. .	. .	. .	. .	1
Bruck an der Leitha	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Dobersberg	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Dürnkrut	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Ebenfurt	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Eggenburg	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Fischamend	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Gänserndorf	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Gaming	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Gföhl	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .

1) Ausserdem 23 aufgestellte Reserve-Apparate und 2 Apparate von Meyer. 2) Ausserdem 12 aufgestellte Reserve-
sehen. 5) Der Dienst wird von Telegraphenbediensteten versehen.

zelnen Staats-Stationen.

Apparate, Elemente, Betriebs-Einnahmen und Ausgaben.

In Verwendung stehende: Apparate: Morse-	Apparate: Hughes-	Elemente: Linien-	Elemente: Local-	Gulden: Einnahmen	Gulden: Ausgaben	Gulden: Bestallung und Localzulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
								Oesterreich unter der Enns.
								Haupt- und Residenzstadt Wien.
[1] 62	[2] 24	1.320	300	801.697	449.575	. . .	. . .	Centralstation.
1	. . .	30	6	1.431	8.193	. . .	. . .	Hofburg.
1	. . .	30	6	99	. . . .	. . .	. . .	Schönbrunn (Juni-October).
1	. . .	30	6	5	. . . .	. . .	. . .	Laxenburg (Juni-August).
1	. . .	. . .	24	807	2 920	. . .	. . .	Handels-Ministerium.
. . .	. . .	. . .	. . .	20.721	1.066	. . .	. . .	Seilerstätte.
. . .	. . .	. . .	. . .	16.263	1.041	. . .	. . .	Habsburgergasse.
. . .	. . .	. . .	. . .	8.969	1.028	. . .	. . .	Landskrongasse.
. . .	. . .	. . .	. . .	5.849	1.018	. . .	. . .	Neubau, Zieglergasse.
								Pneumatische Stationen.
. . .	. . .	. . .	. . .	62.039	2.745	. . .	. . .	Börse.
. . .	. . .	. . .	. . .	88.508	9.567	. . .	. . .	Kärntnerring.
. . .	. . .	. . .	. . .	43.768	8.169	. . .	. . .	Fleischmarkt.
. . .	. . .	. . .	. . .	3.662	6.800	. . .	. . .	Mariahilf, Gumpendorf.
. . .	. . .	. . .	. . .	20.735	2.337	. . .	. . .	Leopoldstadt, Taborstrasse.
. . .	. . .	. . .	. . .	3.781	1.820	. . .	. . .	Landstrasse, Hauptstrasse.
. . .	. . .	. . .	. . .	8.399	1.892	. . .	. . .	Wieden, Neumanngasse.
. . .	. . .	. . .	. . .	3.272	1.820	. . .	. . .	Neubau, Siebensterngasse.
. . .	. . .	. . .	. . .	2.678	1.944	. . .	. . .	Josephstadt, Mariatreugasse.
								Das übrige Land.
1	. . .	46	6	582	254	200	. . .	Amstetten.
1	. . .	. . .	6	556	214	150	. . .	Angern.
1	. . .	54	6	233	158	120	L	Aspang.
1	. . .	68	14	5.317	4.268	. . .	. . .	Baden.
1	. . .	34	12	1.351	778	. . .	. . .	Bruck an der Leitha.
1	. . .	48	10	181	132	120	. . .	Dobersberg.
1	. . .	. . .	6	362	154	120	. . .	Dürnkrut.
1	. . .	48	12	760	584	. . .	LH	Ebenfurt.
1	. . .	54	6	522	660	. . .	. . .	Eggenburg.
1	. . .	40	8	637	178	160	. . .	Fischamend.
1	. . .	10	6	843	700	. . .	. . .	Gänserndorf.
1	. . .	45	6	231	143	120	H	Gaming.
1	. . .	64	6	176	600	. . .	LH	Gföhl.

Apparate. [3] 2 Beamte aus dem Personalstande der Centralstation. [4] Der Dienst wird von Postbediensteten ver-

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Gloggnitz (seit 9. Mai)	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Gmünd	PC	L	...	2	1	..	..	1	..	..	..
Grafenegg	N	L	...	2	..	..	1	..	..	..	..
Gross-Enzersdorf	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Gross-Siegharts	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Gutenstein	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Hainburg	N	L	...	1	..	..	..	1	..	..	..
Hainfeld	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Herzogenburg	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Horn	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Krems	PC	C	7	4	2	..	..	1	..	..	..
Laa an der Thaya	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Langau (seit 2. Mai)	P	L	...	..	..	..	..	..	1	..	..
Langenlois	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Lilienfeld	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Marbach	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Mölk	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Mistelbach	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Neulengbach	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Neunkirchen	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Obergrafendorf	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Oberhollabrunn	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Petronell	N	L	...	2	..	..	1	..	..	..	..
Pitten	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Pöchlarn	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Poisdorf	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Pottendorf	NPC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Pyrawarth	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Reichenau	PC	LEN/2	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Retz	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Rosenau	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
St. Pölten	B	C	14	12	2	2	2	..	..	..	..
St. Valentin	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Scheibbs	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Schottwien	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Schwechat	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Spitz	NPC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Stockerau	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Thaya	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Türnitz	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Vöslau	B	L/BC	...	3	..	1	..	..	..	1	..
Waydhofen an der Thaya	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Waydhofen an der Ybbs	N	L	...	4	2	..	..	1	..	..	..
Weitra	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Wiener-Neustadt	B	C	8	8	4	3	4	..	..	2	..
Wilhelmsburg	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Ybbs	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Zistersdorf	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Zwettl	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..

[1]) Garantirte Einnahme 450 fl. [2]) Der Dienst und die Ausgaben werden unentgeltlich besorgt. [3]) Garantirte Einnahme

In Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Localzulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Apparate		Batterie-Elemente		Gulden				
1	. . .	50	10	699	531	. .	100 fl.	Gloggnitz (seit 9. Mai).
1	. . .	60	6	478	230	200	. . .	Gmünd.
1	. . .	51	6	[1] 293	421	. . .	LH	Grafenegg.
1	. . .	42	6	261	186	120	. .	Gross-Enzersdorf.
1	. . .	60	6	607	721	. . .	. .	Gross-Siegharts.
1	. . .	36	6	221	167	180	. . .	Gutenstein.
1	. . .	40	6	714	664	. . .	LH	Hainburg.
1	. . .	36	6	767	618	. . .	LH	Hainfeld.
1	. . .	51	6	462	666	. . .	LH 50 fl.	Herzogenburg.
1	. . .	30	6	309	214	180	. . .	Horn.
2	. . .	54	6	3,673	2,274	1,000	. . .	Krems.
1	. . .	45	8	434	164	120	. . .	Laa an der Thaya.
1	. . .	50	8	118	[2] .	. . .	. . .	Langau (seit 2. Mai).
1	. . .	48	6	343	614	. . .	LH	Langenlois.
1	. . .	60	6	482	652	. . .	LH	Lilienfeld.
1	. . .	48	6	216	151	114	. . .	Marbach.
1	. . .	54	6	479	177	120	. . .	Mölk.
1	. . .	39	6	428	199	120	. . .	Mistelbach.
1	. . .	53	7	474	252	180	. . .	Neulengbach.
1	. . .	60	6	1.027	930	. . .	. . .	Neunkirchen.
1	. . .	30	6	336	147	120	. . .	Obergrafendorf.
1	. . .	54	6	567	840	. . .	. . .	Oberhollabrunn.
1	. . .	30	6	[1] 302	414	. .	LH	Petronell.
1	. . .	62	6	234	225	200	. . .	Pitten.
1	. . .	54	6	246	210	150	. . .	Pöchlarn.
1	. . .	45	5	233	543	. . .	LH	Poisdorf.
1	. . .	46	6	364	387	120	. . .	Pottendorf.
1	. . .	25	10	196	142	120	. . .	Pyrawarth.
1	. . .	60	6	2.097	783	620	. . .	Reichenau.
1	. . .	36	6	968	617	. . .	LH	Retz.
1	. . .	60	6	[3] 246	150	. . .	. . .	Rosenau.
2	. . .	120	24	3.048	6.456	. . .	. . .	St. Pölten.
1	. . .	54	6	407	146	140	. . .	St. Valentin.
1	. . .	48	6	637	771	. . .	H	Scheibbs.
1	. . .	60	6	247	172	160	LH	Schottwien.
1	. . .	36	6	1.122	790	. . .	L	Schwechat.
1	. . .	60	6	458	621	. . .	. . .	Spitz.
1	. . .	43	6	2.703	973	. . .	. . .	Stockerau.
1	. . .	60	6	437	[4] 261	. . .	. . .	Thaya.
1	. . .	54	6	170	130	120	. . .	Türnitz.
1	. . .	60	6	2.994	2.100	. . .	. .	Vöslau.
1	. . .	54	6	672	724	. . .	. .	Waydhofen an der Thaya.
1	. . .	54	6	891	857	. . .	. . .	Waydhofen an der Ybbs.
1	. . .	54	6	485	245	180	. . .	Weitra.
3	. . .	140	18	7.026	8.101	. . .	. . .	Wiener-Neustadt.
1	. . .	36	6	437	630	. . .	LH 140 fl.	Wilhelmsburg.
1	. . .	54	6	351	190	160	. . .	Ybbs.
1	. . .	41	6	266	174	144	.	Zistersdorf.
1	. . .	56	6	698	867	. . .	. . .	Zwettl.

300 fl. [4]) Entlohnung für eine Depesche 10 Kreuzer, für ein Telegraphen-Avis 5 kr.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Oesterreich ob der Enns.											
Aigen bei Rohrbach	PC	L		2				1			
Altheim	PC	L		2				1			
Aschach	N	L		2				1			
Attersee	PC	L		2				1			
Braunau	B	C	4	6	4	2					
Ebensee	PC	L		2				1			
Efferding	PC	L		2				1			
Engelhartszell	PC	L		2				1			
Enns	PPC	L		2				1			
Frankenmarkt	PC	L		2				1			
Freistadt	N	L		2				1			
Gmunden	B	C	5	6	3	3	1				
Grein	PC	L		2				1			
Hall	PC	L/BC		2				1			
Hallstatt	PC	L		2				1			
Haslach	PC	L		2				1			
Ischl	B	C/BN	6	7	2	[1] 4					
Kammer	PC	L		2				1			
Kirchdorf	N	L		2				1			
Kremsmünster	N	L		2				1			
Kreuzen	PC	L		2				1			
Lambach	PC	L		2				1			
Linz	H	N	17	32	4	33	12			4	2
Mattighofen	NPC	L		2				1			
Mauerkirchen	PC	L		2				1			
Mauthausen	N	L		2				1			
Michldorf	NPC	L		2				1			
Mondsee	N	L		2				1			
Neufelden	PC	L		2				1			
Neuhaus an der Donau	PC	L		2				1			
Obernberg	PC	L		2				1			
Oberweis	PC	L		2				1			
Ottensheim	P	L		2					1		
Perg	PC	L		2				1			
Peuerbach	PC	L		2				1			
Ried	N	L		2	2			1			
Rohrbach	NP	L		2					1		
St. Nicolai (seit 15. Mai)	PC	L		2				1			
Sarmingstein (seit 22. Juni)	PC	L		2				1			
Schärding	PC	L		3				1			
Spital am Pyhrn	PC	L		2				1			
Steyr	B	C	5	8	2	1	2				
Steyrermühle	PC	L		2				1			
Steyerling	PC	L		2				1			

[1] Während der Badesaison 6 Beamte. [2] Garantirte Einnahme 300 fl. [3] Der Dienst wird ohne Entgelt besorgt.

In Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Local-Zulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Apparate		Batterie-Elemente		Gulden				
								Oesterreich ob der Enns.
1	. . .	. . .	6	170	218	200	80 fl.	Aigen bei Rohrbach.
1	. . .	. . .	12	186	195	120	. . .	Altheim.
1	. . .	. . .	6	475	562	. . .	. . .	Aschach.
1	. . .	48	6	256	148	120	. . .	Attersee.
4	. . .	25	12	930	3.200	. . .	. . .	Braunau.
1	. . .	48	6	1.201	249	150	. . .	Ebensee.
1	. . .	. . .	6	270	224	200	. . .	Efferding.
1	. . .	. . .	6	545	184	160	. . .	Engelhartszell.
1	. . .	84	6	930	399	300	. . .	Enns.
1	. . .	. . .	6	175	146	120	. . .	Frankenmarkt.
1	. . .	. . .	6	534	659	. . .	. . .	Freistadt.
5	. . .	100	24	7.607	4.995	. . .	. . .	Gmunden.
1	. . .	36	6	496	202	180	67 fl.	Grein.
1	. . .	72	6	1.182	798	700	50 fl.	Hall.
1	. . .	60	6	648	194	150	. . .	Hallstatt.
1	. . .	. . .	6	288	217	200	. . .	Haslach.
4	. . .	144	18	8.671	6.375	. . .	. . .	Ischl.
1	. . .	36	6	467	215	180	. . .	Kammer.
1	. . .	. . .	6	675	776	. . .	. . .	Kirchdorf.
1	. . .	. . .	5	778	596	. . .	. . .	Kremsmünster.
1	. . .	36	6	213	201	200	. . .	Krenzen.
1	. . .	. . .	12	451	151	120	. . .	Lambach.
22	1	226	74	21.547	50.948	. . .	. . .	Linz.
1	. . .	. . .	6	383	573	40	. . .	Mattighofen.
1	. . .	. . .	6	288	226	200	. . .	Manerkirchen.
1	. . .	54	6	555	656	. . .	. . .	Mauthausen.
1	. . .	. . .	12	269	431	40	. . .	Michldorf.
1	. . .	48	6	501	240	200	. . .	Mondsee.
1	. . .	. . .	6	487	834	. . .	. . .	Neufelden.
1	. . .	. . .	6	204	137	120	. . .	Neuhaus an der Donau.
1	. . .	36	6	[2]) 254	96	75	. . .	Obernberg.
1	. . .	. . .	7	272	227	200	. . .	Oberweis.
1	. . .	60	6	72	[3]) 9	. . .	. . .	Ottensheim.
1	. . .	. . .	6	110	160	150	80 fl.	Perg.
1	. . .	36	6	181	135	120	. . .	Peuerbach.
1	. . .	. . .	6	214	137	120	. . .	Ried.
1	. . .	. . .	12	1.911	1.062	. . .	. . .	Rohrbach.
1	. . .	. . .	6	525	574	83	. . .	St. Nicolai (seit 15. Mai).
1	. . .	40	10	102	69	63	. . .	Sarmingstein (seit 22. Juni).
1	. . .	. . .	24	1.147	339	240	. . .	Schärding.
1	. . .	. . .	6	206	136	120	. . .	Spital am Pyhrn.
3	. . .	108	18	4.281	3.156	. . .	. . .	Steyr.
1	. . .	60	6	178	[3]) 14	. . .	. . .	Steyrermühle.
1	. . .	. . .	6	306	120	120	. . .	Steyerling.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privatpersonen	Depeschen-Austräger	Amtsdiener, Diener
Suben	PC	L		2				1			
Traunkirchen	PC	L		2				1			
Unterach	PC	L		2				1			
Vöklabruck	NPC	L		3				1			
Waizenkirchen	PC	L		2				1			
Wels	B	C	8	12	4	3	2				
Weyr	PC	L		1				1			
Windischgarsten	PC	L		2				1			
Wolfsegg	NPC	L		2				1			
Zipf	PC	L		2				1			
Salzburg.											
Badgastein	B	L/BC	2	3		²) 1					
Bruck im Pongau (seit 7. Juni)	PC	L		2				1			
Fusch (Mai-September)	PC	BL		2				1			
Hallein	N	L		2				1			
Hofgastein (April-October)	PC	BL		2				1			
Lend	PC	L		3				1			
Lofer	PC	L		2				1			
Mauterndorf	PC	L		2				1			
Mittersill (seit 4. Juli)	PC	L		1				1			
Radstadt	N	L		2				1			
Saalfelden	NPC	L		2				1			
Salzburg	B	N	17	17	2	22	5			3	1
St. Gilgen	PC	L		2				1			
St. Johann im Pongau	N	L		2				1			
St. Michael im Lungau	N	L		2				1			
Strobl	PC	L		2				1			
Tamsweg	PC	L		2				1			
Zell am See	N	L		2				1			
Steiermark.											
Admont	PC	L		2				1			
Aflenz	PC	L		2				1			
Andritz	P	L		2					1		
Anger	PC	L		2				1			
Aussee	B	C	5	4	2	1	1			1	
Birkfeld	PC	L		2				1			
Bruck an der Mur	B	C	7	4	3	3				1	
Burgau	PC	L		2				1			
Cilli	B	C	9	10	2	4				1	

¹) Garantirte Einnahme 300 fl. ²) 4 Monate 2, 2 Monate 4 Beamte.

In Verwendung stehende Apparate: Morse-	In Verwendung stehende Apparate: Hughes-	Batterie-Elemente: Linien-	Batterie-Elemente: Local-	Einnahmen (Gulden)	Ausgaben (Gulden)	Bestallung und Localzulage (Gulden)	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
1	. . .	. . .	8	83	157	150	. . .	Suben.
1	. . .	48	6	453	154	120	. . .	Traunkirchen.
1	. . .	48	. . .	191	133	120	. . .	Unterach.
1	. . .	22	6	670	645	39	. . .	Vöklabruck.
1	. . .	. .	6	180	134	120	. . .	Waizenkirchen.
5	. . .	168	24	3.994	7.119	. . .	. . .	Wels.
1	. . .	72	6	362	155	120	. . .	Weyr.
1	. . .	. . .	6	339	141	120	. . .	Windischgarsten.
1	. . .	12	6	[1]) 497	280	108	. . .	Wolfsegg.
1	. . .	. . .	8	237	164	120	. . .	Zipf.
								Salzburg.
2	. . .	88	24	3.176	2.751	. . .	. . .	Badgastein.
1	. . .	72	6	[1]) 304	83	68	. . .	Bruck im Pongau (seit 7. Juni).
1	. . .	60	6	341	105	78	. . .	Fusch (Mai-September).
1	. . .	60	6	549	875	. .	. . .	Hallein.
1	. . .	. . .	12	256	129	108	. . .	Hofgastein (April-October).
1	. . .	60	6	449	274	198	. . .	Lend.
1	. . .	72	6	156	128	120	. . .	Lofer.
1	. . .	48	6	262	142	130	. . .	Mauterndorf.
1	. . .	. . .	6	[1]) 186	75	59	32 fl.	Mittersill (seit 4. Juli).
1	. . .	48	6	809	738	. . .	. . .	Radstadt.
1	. . .	72	6	313	476	83	. . .	Saalfelden.
19	1	310	84	13.922	30.560	. . .	. . .	Salzburg.
1	. . .	48	6	235	220	200	. . .	St. Gilgen.
1	. . .	60	6	591	861	. . .	. . .	St. Johann im Pongau.
1	. . .	60	6	170	590	. . .	HL	St. Michael im Lungau.
1	. . .	48	6	326	148	120	. . .	Strobl.
1	. . .	30	8	204	136	120	. . .	Tamsweg.
1	. . .	60	6	826	644	. . .	H	Zell am See.
								Steiermark.
1	. . .	48	6	481	288	240	. . .	Admont.
1	. . .	48	6	286	586	. . .	LH	Aflenz.
1	. . .	60	6	435	353	180	LH	Andritz.
1	. . .	54	6	174	137	120	. . .	Auger.
2	. . .	48	12	2.780	2.815	. . .	. . .	Aussee.
1	. . .	60	6	161	132	120	. . .	Birkfeld.
2	. . .	60	12	1.423	8.345	. . .	. . .	Bruck an der Mur.
1	. . .	. . .	12	264	165	150	30 fl.	Burgau.
3	. . .	206	18	3.216	5.020	. . .	. . .	Cilli.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Dobelbad (Mai-October)	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Drachenburg	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Eibiswald	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Eisenerz	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Fehring	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Feldbach	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Franz	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Friedau	PPC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Friedauwerk	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Friedberg	N	L	...	3	..	..	..	1	..	..	..
Frohnleiten	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Fürstenfeld	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Gleichenberg	B	L/BC	...	3	..	[1] 1	..	..	..	1	..
Gleisdorf	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Gonobitz	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Gratz	H	N	36	18	6	32	18	..	..	9	2
Hartberg	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Ilz	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Irdning (seit 29. Juni)	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Judenburg	B	C	2	6	2	3	..	..	..	1	..
Kainberg	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Kapfenberg (seit 1. Juni)	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Kindberg	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Kirchbach	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Knittelfeld	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Köflach (seit 14. Mai)	PC	L	...	1	..	..	..	1	..	..	..
Krieglach	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Landsberg (Deutsch-)	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Landsberg (Windisch-)	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Leibnitz	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Leoben	B	C	5	6	4	5	..	..	..	1	..
Liezen	N	L	...	4	2	..	..	1	..	..	..
Luttenberg	NPC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Mahrenberg	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Marburg	H	C [3])	11	13	3	7	1	..	..	2	..
Mariazell	N	L	...	5	..	..	..	1	..	..	..
Mitterdorf	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Mitterndorf bei Aussee	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Mürzsteg (seit 1. Mai)	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Mürzzuschlag	PC	C	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Murau	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Mureck	NP	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Neuberg	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Neuhaus	BPC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Pettau	B	C	2	4	2	1	1	..	..	1	..
Pöllau	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Pöltschach	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Radegund St.	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..

[1]) $2^1/_2$ Monate 2 Beamte. [2]) Garantirte Einnahme 300 fl. [3]) Dienststunden bis 10 Uhr Abends.

In Verwendung stehende Morse- Apparate	Hughes- Apparate	Linien- Batterie-Elemente	Local- Batterie-Elemente	Einnahmen (Gulden)	Ausgaben (Gulden)	Bestallung und Localzulage (Gulden)	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
1	. . .	. . .	6	116	110	120	. . .	Dobelbad (Mai-October).
1	. . .	60	6	158	143	120	. . .	Dracbenburg.
1	. . .	. . .	6	438	348	300	. . .	Elbiswald.
1	. . .	48	6	436	318	200	H	Eisenerz.
1	. . .	. . .	6	445	151	120	. . .	Fehring.
1	. . .	24	6	871	793	. . .	. . .	Feldbach.
1	. . .	40	6	125	159	120	. . .	Franz.
1	. . .	50	6	628	260	200	. . .	Friedau
1	. . .	48	6	132	128	120	. . .	Friedauwerk.
1	. . .	96	6	170	709	. . .	50 fl.	Friedberg.
1	. . .	55	6	602	219	180	. . .	Frohnleiten.
1	. . .	. . .	12	517	682	. . .	LH	Fürstenfeld.
1	. . .	60	6	2.478	2.193	. . .	. . .	Gleichenberg.
1	. . .	. . .	6	567	173	120	. . .	Gleisdorf.
1	. . .	. . .	6	545	237	200	50 fl.	Gonobitz.
24	1	256	132	38 509	52.000	. . .	. . .	Gratz.
1	. . .	. . .	6	475	576	. . .	I.H100fl.	Hartberg.
1	. . .	. . .	6	521	205	170	50 fl.	Ilz.
1	. . .	50	6	130	95	120	. . .	Irdning (seit 29. Juni).
3	. . .	156	18	2.926	3.239	. . .	. . .	Judenburg.
1	. . .	72	6	318	139	120	. . .	Kainberg.
1	. . .	60	6	346	125	180	. . .	Kapfenberg (seit 1. Juni).
1	. . .	56	6	607	193	140	20 fl.	Kindberg.
1	. . .	. . .	6	156	129	120	. . .	Kirchbach.
1	. . .	60	6	1.155	412	400	. . .	Knittelfeld.
1	. . .	23	6	466	207	300	. . .	Köflach (seit 14. Mai).
1	. . .	60	6	267	147	120	. . .	Krieglach.
1	. . .	. . .	6	883	674	. . .	LH	Landsberg (Deutsch-).
1	. . .	60	6	381	144	120	. . .	Landsberg (Windisch-).
1	. . .	60	6	745	403	300	. . .	Leibnitz.
3	. . .	180	18	3.653	5.294	. . .	. . .	Leoben.
1	. . .	60	6	647	936	. . .	. . .	Liezen.
1	. . .	60	6	417	601	120	. . .	Luttenberg.
1	. . .	. . .	6	2) 300	212	200	. . .	Mahrenberg.
5	. . .	256	24	5.484	11.229	. . .	. . .	Marburg.
2	. . .	60	12	908	956	. . .	. . .	Mariazell.
1	. . .	56	6	359	135	120	. . .	Mitterdorf.
1	. . .	40	6	486	147	120	. . .	Mitterndorf bei Aussee.
1	. . .	60	6	131	240	120	. . .	Mürzsteg (seit 1. Mai).
1	. . .	60	6	1.982	613	500	. . .	Mürzzuschlag.
1	. . .	48	6	351	337	300	100 fl.	Murau.
1	. . .	53	12	377	464	200	1.H	Mureck.
1	. . .	72	6	345	709	. . .	LH	Neuberg.
1	. . .	. . .	6	459	152	180	. . .	Neuhaus.
2	. . .	60	6	3.146	2.083	. . .	. . .	Pettau.
1	. . .	60	6	161	138	120	LH	Pöllau.
1	. . .	40	6	414	276	220	. . .	Pöltschach.
1	. . .	60	6	397	276	240	. . .	Radegund St.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Radkersburg	N	L		2				1			
Rann	N	L		2				1			
Reitenau	P	L		2					1		
Römerbad (Mai-September)	B	BL		2							
Rohitsch	N	L		4				1			
Rottenmann	PC	L		2				1			
Sachsenfeld	PC	L		2				1			
St. Paul im Santhale	PC	L		2				1			
Sauerbrunn	N	LBC		3				1			
Schönstein	PC	L		2				1			
Spielfeld	PC	L		2				1			
Stainz	PC	L		2				1			
Steinbrücken	NPC	L		1	2						
Trofaiach	PC	L		2				1			
Tüffer	PC	L		2				1			
Voitsberg (seit 10. Mai)	PC	L		2				1			
Vorau	PC	L		2				1			
Vordernberg	N	L		2				1			
Weiz	N	L		2				1			
Wildalpen (seit 24. Juni)	PC	L		1				1			
Wildon	PC	L		2				1			
Windisch-Feistritz	P	L		2					1		
Windisch-Gratz	N	L		2				1			
Zeltweg (seit 1. Juni)	PC	L		2				1			
Kärnten.											
Bleiberg	PC	L		2				1			
Bleiburg	P	L		2					1		
Eisenkappel	PC	L		1				1			
Feldkirchen	PC	L		1				1			
Ferlach	PC	L		2				1			
Friesach	BPC	L		2				1			
Gmünd	PC	L		2				1			
Gurk (seit 9. Juli)	PC	L		2				1			
Hermagor	PC	L		2				1			
Kirchbach im Gailthale	PC	L		2				1			
Klagenfurt	H	N/2	14	1	4	11	4			1	1
Kötschach	PC	L		2				1			
Malborghetto (seit 19. Juli)	PC	L		2				1			
Miklautzhof	PC	L		2				1			
Nötsch (seit 14. August)	PC	L		2				1			
Obervellach	PC	L		2				1			
Paternion	PC	L		2				1			
Pörtschach (seit 1. April)	PC	L		2				1			
Pontafel	PC	L		2				1			
Prevali	P	L		2					1		
Spittal	N	L		2				1			

[1]) Garantirte Einnahme 120 fl. [2]) Garantirte Einnahme 300 fl.

In Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Localanlage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Apparate		Batterie-Elemente		Gulden				
1	. . .	55	12	1.139	950	. . .	. . .	Radkersburg.
1	. . .	70	6	540	881	. . .	. . .	Rann.
1	. . .	. . .	6	1) 98	120	120	. . .	Reitenau.
1	. . .	72	6	431	271	. . .	L	Römerbad (Mai-September).
1	. . .	72	6	519	572	. . .	LH	Rohitsch.
1	. . .	60	6	488	234	200	. . .	Rottenmann.
1	. . .	. . .	6	317	166	150	. . .	Sachsenfeld.
1	. . .	. . .	6	210	135	120	. . .	St. Paul im Santhale.
1	. . .	84	6	1.279	787	. . .	L 50 fl.	Sauerbrunn
1	. . .	. . .	6	2) 336	149	120	. . .	Schönstein
1	. . .	50	6	399	276	250	. . .	Spielfeld.
1	. . .	. . .	6	287	151	120	. . .	Stainz.
1	. . .	70	6	691	743	. . .	. . .	Steinbrücken.
1	. . .	40	6	216	96	80	. . .	Trofaiach.
1	. . .	72	6	409	192	160	. . .	Tüffer.
1	. . .	. . .	6	428	206	300	. . .	Voitsberg (seit 10. Mai).
1	. . .	60	6	96	249	240	120 fl.	Voran.
1	. . .	72	6	415	569	. . .	LH	Vordernberg.
1	. . .	60	6	452	601	. . .	LH	Welz.
1	. . .	36	6	219	135	120	. . .	Wildalpen (seit 24. Juni).
1	. . .	60	6	472	231	180	. . .	Wildon.
1	. . .	. . .	6	368	341	300	. . .	Windisch-Feistritz.
1	. . .	25	6	343	787	. . .	80 fl.	Windisch-Gratz.
1	. . .	50	6	261	129	120	. . .	Zeltweg (seit 1. Juni).
								Kärnten.
1	. . .	48	6	174	139	120	. . .	Bleiberg.
1	. . .	. . .	6	262	157	120	. . .	Bleiburg.
1	. . .	40	6	127	141	120	. . .	Eisenkappel.
1	. . .	60	6	601	289	200	. . .	Feldkirchen.
1	. . .	50	6	201	174	150	. . .	Ferlach.
1	. . .	72	6	621	1.400	250	. . .	Friesach.
1	. . .	48	6	337	229	200	80 fl.	Gmünd.
1	. . .	48	6	163	97	120	. . .	Gurk (seit 9. Juli).
1	. . .	36	6	277	226	200	. . .	Hermagor.
1	. . .	48	6	158	211	200	. . .	Kirchbach im Gailthale.
11	. . .	254	60	9.246	17.115	. . .	. . .	Klagenfurt.
1	. . .	72	6	242	244	220	. . .	Kötschach.
1	. . .	48	6	138	116	120	. . .	Malborghetto (seit 19. Juli).
1	. . .	40	6	285	133	120	. . .	Miklantzhof.
1	. . .	50	6	57	100	120	. . .	Nötsch (seit 14. August).
1	. . .	56	6	217	219	200	80 fl.	Obervellach.
1	. . .	59	6	144	138	120	. . .	Paternion.
1	. . .	60	6	358	148	120	. . .	Pörtschach (seit 1. April)
1	. . .	48	6	438	227	200	. . .	Pontafel.
1	. . .	. . .	6	320	154	120	. . .	Prevali.
1	. . .	48	6	794	860	. . .	. . .	Spittal.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Tarvis	N	L		2	1			1			
Unter-Drauburg	PC	L		4				1			
St. Leonhard im Lavantthale	PC	L		2				1			
St. Paul im Lavantthale	PC	L		2				1			
St. Veit im Gailthale	PC	L		2				1			
Villach	B	C [1]	15	11	3	4				1	
Villacher Alpe (August-October)	N	BL		2							
Völkermarkt	P	L		2					1		
Winklern	PC	L		2				1			
Wolfsberg	N	L		2				1			
Krain.											
Adelsberg	BN	L		5	2			1			
Bischoflak	PC	L		2				1			
Feistritz in der Wochein	P	L		1					1		
Gottschee	PC	L		2				1			
Gurkfeld	P	L		2					1		
Idria	P	L		1					1		
Krainburg	N	L		2				1			
Laibach	H	N/2	26	15	3	10	5			2	1
Landstrass	PC	L		2				1			
Mannsburg	PC	L		2				1			
Möttling	N	L		2				1			
Nassenfuss	PC	L		1				1			
Neumarktl	N	L		2				1			
Racach	PC	L		2				1			
Radmannsdorf	PC	L		2				1			
Rakek	PC	L		4				1			
Reifnitz	P	L		2					1		
Rudolfswerth	N	C		5			1	1			
St. Bartelmae	PC	L		2				1			
Seisenberg	PC	L		1				1			
Stein	PC	L		2				1			
Töplitz	P	L		2					1		
Treffen	PC	L		2				1			
Tschernembl	P	L		2					1		
Veldes (Mai-September)	B	BL		2							
Weixelburg	PC	L		2				1			
Wippach	P	L		2					1		
Zirknitz (seit 2. Juli)	PC	L		1				1			
Oesterr.-illyr. Küstenland.											
Albona	PC	L		2				1			
Aquileja (seit 22. October)	P	L		2					1		
Bescanuova	PC	L		2				1			
Buje	PC	L		2				1			
Canale	PC	L		2				1			
Capo d'Istria	N	L		2				1			

[1]) Dienststunden bis 10 Uhr Abends.

In Verwendung stehende								Land und Stationen
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestellung und Localzulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	
Apparate		Batterie-Elemente		Gulden				
2	. . .	48	6	1.027	802	. . .	. . .	Tarvis.
1	. . .	. . .	6	379	234	200	. . .	Unter-Drauburg.
1	. . .	. .	6	234	138	120	. . .	St. Leonhard im Lavantthale.
1	. . .	. . .	6	242	229	200	40 fl.	St. Paul im Lavantthale.
1	. . .	54	6	498	260	200	. . .	St. Veit im Gailthale.
4	. . .	204	24	3.793	5.673	. . .	. . .	Villach.
1	. . .	60	6	135	77	. . .	L.	Villacher Alpe (August-October).
1	. . .	28	6	564	365	300	. .	Völkermarkt.
1	. . .	57	6	120	134	120	. . .	Winklern.
1	. . .	25	6	1.123	717	. . .	LH	Wolfsberg.
								Krain.
2	. . .	78	6	611	1.091	. . .	. . .	Adelsberg.
1	. . .	. . .	6	376	225	180	. . .	Bischoflak.
1	. . .	25	6	78	127	120	. . .	Feistritz in der Wochein.
1	. . .	60	6	424	307	240	. . .	Gottschee.
1	. . .	60	6	487	290	242	. . .	Gurkfeld.
1	. . .	50	6	237	207	180	. .	Idria.
1	. . .	20	6	892	878	. . .	. . .	Krainburg.
8	. . .	465	48	8,918	15.683	. . .	. . .	Laibach.
1	. . .	60	6	83	131	120	. . .	Landstrass.
1	. . .	. . .	6	206	150	120	. . .	Mannsburg.
1	. . .	60	6	309	693	. . .	. . .	Möttling.
1	. . .	60	6	163	134	120	. . .	Nassenfuss.
1	. . .	50	6	815	613	. . .	. . .	Neumarktl.
1	. . .	60	6	174	134	120	. . .	Racach.
1	. . .	. . .	6	318	202	180	. . .	Radmannsdorf.
1	. . .	. .	6	940	187	120	. . .	Rakek.
1	. . .	60	6	197	227	200	. . .	Reifnitz.
2	. . .	60	12	670	1.247	. . .	. . .	Rudolfswerth.
1	. . .	54	6	126	129	120	. . .	St. Bartelmae.
1	. . .	60	6	92	131	120	60 fl.	Seisenberg.
1	. . .	. . .	6	443	299	250	. . .	Stein.
1	. . .	60	6	76	155	150	. . .	Töplitz.
1	. . .	60	6	125	191	180	. . .	Treffen.
1	. . .	60	6	247	246	220	. . .	Tschernembl.
1	. . .	50	6	440	171	. . .	. . .	Veldes (Mai-September).
1	. . .	60	6	86	139	130	. . .	Weixelburg.
1	. . .	50	6	236	169	150	. . .	Wippach.
1	. . .	18	6	123	58	32	. . .	Zirknitz (seit 2. Juli).
								Oesterr.-illyr. Küstenland.
1	. . .	50	6	383	154	120	. . .	Albona.
1	. . .	50	6	104	54	. . .	. . .	Aquileja (seit 22. October).
1	. . .	60	6	287	155	120	. . .	Besca nuova.
1	. . .	60	6	216	210	180	. . .	Buje.
1	. . .	50	6	110	207	200	. . .	Canale.
1	. . .	60	6	876	865	. . .	. . .	Capo d'Istria.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Neben-stationen	Ein-geschaltete Staats- Tele-graphen-Linien	Ein-geschaltete Eisenbahn- Tele-graphen-Linien	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Post-bedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Cervignano	P	L	....	2	..	..	..	..	1	..	..
Cherso	N	L	...	5	..	..	..	1	..	..	..
Cittanuova	P	L	...	1	..	..	..	..	1	..	..
Cormons	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Dignano	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Duino	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Fasana	P	L	...	1	..	..	..	..	1	..	..
Fianona	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Flitsch	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Görz	B	C [1]	12	10	2	5	..	..	..	..	..
Gradisca	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Grado (seit 4. October)	PC	L	...	1	..	..	..	1	..	..	..
Haidenschaft	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Lazzaretto	P	L	...	1	..	..	..	[2] .	..	..	..
Lovrana	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Lussin grande	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Lussin piccolo	B	C	5	2	..	2	..	..	..	..	..
Monfalcone	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Montona (seit 16. Juli)	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Ossero	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Parenzo	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Pirano	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Pisino	B	C	7	8	2	3	..	..	..	1	..
Pola	B	N	4	3	1	4	..	..	..	2	..
Porer (Semaphor)	S	C	...	1	..	..	..	..	1	..	..
Rovigno	N	L	...	1	1	..	..	1	..	..	..
Salvore (Semaphor) (seit 9. Juni)	S	L	...	2	..	..	..	[2] .	..	..	..
Sessana	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Tolmein	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Triest	H	N	8	23	3	79	16		..	20	2
Umago	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Vegha	N	L	...	4	..	..	..	1	..	..	..
Visco	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Visinada	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Volosca	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Tirol und Vorarlberg.											
Achenkirchen	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Ala	N	L	...	1	..	..	..	1	..	..	..
Arco	N	L	...	1	..	..	..	1	..	..	..
Bezau	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Bludenz	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Borgo	N	L	...	1	..	..	..	1	..	..	..
Bozen	H	N	4	13	2	[4])16	[5])6	..	..	..	1
Bregenz	H	N	7	13	3	[6])37	[7])5	..	..	2	1
Brennerbad (Juli-August)	B	BL	...	2	..	..	..	..	..	..	..

[1]) Dienststunden bis 10 Uhr Abends. [2]) Der Dienst und die Ausgaben werden von der Seebehörde besorgt.
[6]) 4 Monate 32, 2 Monate 33 Beamte. [7]) 6 Monate 3, 3 Monate 4 Telegraphistinen.

In Verwendung stehende								Land und Stationen
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Local-zulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	
Apparate		Batterie-Elemente		Gulden				
1		60	6	852	385	250		Cervignano.
1		60	6	581	693			Cherso.
1		50	6	152	195	180		Cittanuova.
1		60	6	1.355	1.029			Cormons.
1		60	6	301	737		50 fl.	Dignano.
1		60	6	201	147	120		Duino.
1		20	6	84	142	120		Fasana.
1		50	6	58	131	120		Fianona.
1		50	6	195	222	200		Flitsch.
3		120	18	9.143	7.645			Görz.
1		60	6	681	312	240		Gradisca.
1		50	6	89	44			Grado (seit 4. October).
1		50	6	323	241	200	30 fl.	Haidenschaft.
1		24	6	63	[2]) 29			Lazzaretto.
1		50	6	495	204	160		Lovrana
1		60	6	156	153	120		Lussin grande.
2		80	12	3.885	2.791			Lussin piccolo.
1		60	6	512	314	200		Monfalcone.
1		60	6	95	38	34		Montona (seit 16. Juli)
1		60	6	124	139	120	60 fl.	Ossero.
1		60	6	809	762			Parenzo.
1		50	6	795	860			Pirano.
4		140	24	720	3.588			Pisino.
3		80	12	7.345	166			Pola.
1		20	6		[2]) 2			Porer (Semaphor)
2		60	6	1.368	1.012			Rovigno.
1		50	6	34	[2]) 2			Salvore (Semaphor) (seit 9. Juni).
1		50	6	432	251	200		Sessana.
1		50	6	241	279	250	165 fl.	Tolmein.
[3]) 25	5	694	156	280.719	12.556			Triest.
1		50	6	327	719			Umago.
1		60	6	350	633			Veglia.
1		60	6	132	213	200		Visco.
1		60	6	111	133	120		Visinada.
1		60	6	435	656			Volosca.
								Tirol und Vorarlberg.
1			12	262	136	120		Achenkirchen.
1		88	8	642	869			Ala
1		54	6	704	636		LH	Arco.
1			8	185	116	100		Bezau.
1		60	12	789	700		L	Bludenz.
1			6	591	655		LH	Borgo.
12		120	16	14.251	22.382			Bozen.
14	6	496	120	3.954	39.782			Bregenz.
1		48	6	268	126		100 fl.	Brennerbad (Juli-August).

[2]) Ausserdem ein Apparat von Meyer. [4]) 4 Monate 17, 4 Monate 18 Beamte. [5]) 7 Monate 5 Telegraphistinnen.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Neben-stationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinnen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Brixen	B	C	4	4	3	3					
Bruneck	N	L		2				1			
Cavalese	PC	L		2				1			
Cles	PC	L		2				1			
Comano (34 Tage)	B	BL		2							
Cortina d'Ampezzo	N	L		1				1			
Dornbirn	N	L		2				1			
Egg	PC	L		2				1			
Feldkirch	B	C	4	5	2	2					
Fondo	PC	L		2				1			
Fügen	PC	L		2				1			
Hall	N	L		2				1			
Hittisau	PC	L		2				1			
Hohenems	N	L		2				1			
Hopfgarten	N	L		2				1			
Imst	N	L		2				1			
Innsbruck	H	N	14	13	4	[2])22	[3]) 8				1
Jenbach (Mai-September)	B	BL		4							
Kaltenbach	PC	L		2				1			
Kitzbühel	N	L		2				1			
Klobenstein (Juni-September)	B	BL		2							
Krumbach	PC	L		1				1			
Kufstein	N	L		2	2			1			
Landeck	B	C	4	6		2					
Levico	N	L		2				1			
Lienz	B	C		2	2	1	1				
Malé	PC	L		2				1			
Mals	N	L		2				1			
Meran	B	C [5])	2	4		2	1				
Mezzolombardo	PC	L		2				1			
Nassereit	N	L		2				1			
Nauders	N	L		2				1			
Niederdorf	N	L		3				1			
Pergine	N	L		2				1			
Pertisau (Juni-September)	B	BL		2							
Pfänder (Mai-September)	P	BL		1					1		
Predazzo	N	L		2				1			
Primiero	N	L		1				1			
Rabbi (Juli-August)	B	BL		1							
Rentte	N	L		2				1			
Ried	PC	L		2				1			
Riva	N	L		2				1			
Rovereto	B	C [5])	3	4	2	3					
S. Martino di Castr. (Juni-Sept.)	P	BL		2					1		
Schlanders	N	L		2				1			
Schluderbach (März-October)	P	BL		2					1		
Schruns	PC	L		1				1			
Schwarzenberg	PC	L		2				1			

[1]) Garantirte Einnahme 150 fl. [2]) 2 Monate 17, 2 Monate 18, 3 Monate 20 Beamte. [3]) 2 Monate 6 Telegraphistinnen.
[7]) Der Dienst wird ohne Entgelt besorgt.

In Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Localzulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Apparate		Batterie-Elemente		Gulden				
2	. . .	72	12	1.621	4.000	. . .	. . .	Brixen.
1	. . .	72	6	1.153	730	. . .	L	Bruneck.
1	. . .	48	8	245	614	. . .	LH	Cavalese.
1	. . .	. . .	6	363	160	120	. . .	Cles.
1	. . .	. . .	12	[1]) 64	85	. . .	. . .	Comano (34 Tage).
1	. . .	12	6	563	639	. . .	LH	Cortina d'Ampezzo.
1	. . .	56	8	751	682	. .	L	Dornbirn.
1	. . .	. . .	8	240	120	100	. . .	Egg.
3	. . .	90	12	4.393	2.940	. . .	. . .	Feldkirch.
1	. . .	. . .	6	205	103	80	. . .	Fondo.
1	. . .	. . .	6	220	112	100	. . .	Fügen.
1	. . .	. . .	12	704	816	. . .	. . .	Hall.
1	. . .	. . .	8	151	110	100	. . .	Hittisau.
1	. . .	50	5	1.173	743	. . .	L	Hohenems.
1	. . .	. .	12	131	660	. .	. . .	Hopfgarten.
1	. . .	60	12	360	661	. . .	L	Imst.
21	. . .	214	48	13.066	37.604	. . .	. . .	Innsbruck.
1	. . .	. . .	12	437	455	. . .	. . .	Jenbach (Mai-September).
1	. . .	. .	6	57	106	100	. . .	Kaltenbach.
1	. . .	30	12	557	666	. . .	LH	Kitzbühel.
1	. . .	72	12	[4]) 132	100	. . .	. . .	Klobenstein (Juni-September).
1	. . .	. . .	6	102	106	100	. .	Krumbach.
2	. . .	60	12	1.285	1.081	. . .	. . .	Knfstein.
3	. . .	144	18	461	2.716	. . .	. . .	Landeck.
1	. . .	. . .	6	1.140	659	. . .	LH	Levico.
2	. . .	72	12	1 242	2.117	. . .	. .	Lienz.
1	. . .	. .	6	530	138	80	. . .	Malé.
1	. . .	60	6	354	664	. . .	L	Mals.
2	. . .	132	. . .	8.591	4.054	. . .	. . .	Meran.
1	. .	. . .	8	467	135	80	. .	Mezzolombardo.
1	. . .	. . .	9	173	601	. . .	LH	Nassereit.
1	. . .	60	8	144	672	. . .	. .	Nauders.
1	. . .	84	6	943	563	. . .	LH	Niederdorf.
1	. . .	. . .	6	367	623	. . .	LH	Pergine.
1	. . .	. . .	12	305	210	. .	. . .	Pertisau (Juni-September).
1	. . .	20	6	55	27	60	. . .	Pfänder (Mai-September).
1	. .	48	8	177	478	. .	LH	Predazzo.
1	. . .	48	6	359	540	. . .	LH	Primiero.
1	. . .	. . .	10	[6]) 79	81	. . .	. . .	Rabbi (Juli-August).
1	. . .	. . .	12	652	626	. .	LH	Reutte.
1	. .	60	6	117	129	120	. . .	Ried.
1	. .	48	12	1.332	873	. . .	. . .	Riva.
1	. . .	69	12	2.861	3.988	. . .	. . .	Rovereto.
1	. . .	48	8	61	[7]) 4	. . .	L	S. Martino di Castr. (Jnni-Sept).
1	. . .	60	6	225	613	. . .	LH	Schlanders.
1	. . .	. . . .	11	295	[7]) 14	. . .	L	Schluderbach (März-October).
1	. . .	36	12	186	130	120	. .	Schruns.
1	. . .	. . .	8	107	87	80	. . .	Schwarzenberg.

[4]) Garantirte Einnahme 180 fl. [5]) Dienststunden bis 10 Uhr Abends. [6]) Garantirte Einnahme 225 fl.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Neben-stationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Schwaz	P	L	. .	2	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .
Seehof (Juni-September)	B	BL	. .	2	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
Silz	P	L	. .	2	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .
Telfs	N	L	. .	4	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Tione	N	L	. .	1	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Toblach (Juni-September)	B	[1]L	. .	4	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
Trient	B	N/2	8	7	2	5	1	. .	. .	. .	2
Vaduz (Liechtenstein)	PC	L	. .	1	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Waidring	PC	L	. .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Wörgl	N	L	. .	2	2	. .	. .	1	. .	. .	. .
Zell am Ziller	PC	L	. .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Böhmen.											
Adlerkosteletz	PC	L	. .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Arnau	N	L	. .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Asch	B	C	2	6	. .	2	. .	. .	. .	. .	. .
Aujezd an der Mies	P	L	. .	2	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .
Auscha	N	L	. .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Aussig	H	N/2	7	12	4	9	2	. .	. .	. .	1
Bärringen	PC	L	. .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Bauschowitz	PC	L	. .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Bechin	PC	L	. .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Bejchor	P	L	. .	1	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .
Benatek (Alt-)	PC	L	. .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Beneschau bei Kaplitz	PC	L	. .	1	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Beneschau bei Wottitz	N	L	. .	1	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Beraun	N	L	. .	2	. .	. .	. .	[3])	. .	. .	. .
Bergreichenstein	N	L	. .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Bilin	N	L	. .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Bischofteinitz	PC	L	. .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Blatna	PC	L	. .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Bodenbach	B	N	3	6	7	4	. .	. .	. .	1	1
Böhmisch-Aicha	N	L	. .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Böhmisch-Brod	N	L	. .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Böhmisch-Kamnitz	N	L	. .	2	. .	. .	. .	[3])	. .	. .	. .
Böhmisch-Leipa	B	C	5	7	2	3	. .	. .	. .	. .	. .
Böhmisch-Skalitz	PC	L	. .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Böhmisch-Trübau	N	L	. .	3	. .	. .	. .	[2])	. .	. .	. .
Böhmisch-Zwickau	N	L	. .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Brandeis an der Elbe	N	L	. .	2	. .	. .	. .	[3])	. .	. .	. .
Břas	P	L	. .	2	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .
Braunau	N	L	. .	1	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Březnitz	PC	L	. .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Brünnlitz	PC	L	. .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Brüx	B	C	2	5	3	2	. .	. .	. .	. .	. .
Buchau	PC	L	. .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Budin an der Eger	PC	L	. .	1	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Budweis	H	N/2	15	19	4	6	6	. .	. .	. .	1

[1]) Garantirte Einnahme 300 fl. [2]) Ein Candidat versieht den Dienst. [3]) Ein Eleve versieht den Dienst.

In Verwendung stehende								
Morse	Hughes	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Localzulage	Beiträge von Gemeinden, der Privaten	Land und Stationen
Apparate		Batterie-Elemente		Gulden				
1	...	...	6	450	147	180	...	Schwaz.
1	...	...	12	363	183	...	...	Seehof (Juni-September).
1	...	52	12	113	107	100	...	Silz.
1	...	72	6	389	623	...	LII	Telfs.
1	...	...	6	346	633	...	LII	Tione.
1	...	42	6	144	162	...	...	Toblach (Juni-September).
6	...	236	6	6.869	6.741	...	...	Tr1ent.
1	...	24	8	40!	151	140	...	Vaduz (Liechtenstein).
1	...	36	6	110	125	120	...	Waidring.
2	...	...	24	417	780	...	...	Wörgl.
1	...	...	8	242	119	100	...	Zell am Ziller.
								Böhmen.
1	...	52	6	1.200	333	250	...	Adlerkosteletz.
1	...	30	6	2.591	1.080	...	...	Arnau.
1	...	96	6	3.472	2.770	...	...	Asch.
1	...	20	6	258	147	120	...	Aujezd an der Mies.
1	...	36	8	1.649	1.108	...	...	Auscha.
11	...	176	52	6 358	15.926	...	...	Aussig.
1	...	...	6	369	145	120	60 fl.	Bärringen.
1	...	...	6	540	250	200	...	Bau chowitz.
1	...	20	6	343	158	120	140 fl.	Bechin.
1	...	...	4	[4] 359	144	120	...	Bejehor.
1	...	24	6	675	167	140	100 fl.	Benatek (Alt-).
1	...	...	6	211	149	130	...	Beneschau bei Kaplitz.
1	...	98	6	740	808	...	II	Beneschau bei Wotitz.
1	...	...	6	722	572	...	...	Beraun.
1	...	...	6	456	569	...	I.II	Bergreichenstein.
1	...	36	6	715	651	...	I.II	Bilin
1	...	...	6	541	183	120	II 40 fl.	Bischofteinitz.
1	...	...	6	487	167	120	100 fl.	Blatna.
5	...	100	30	3.611	5.588	...	...	Bodenbach.
1	...	...	8	795	717	...	I.II	Böhmisch-Aicha.
1	...	48	6	776	909	...	40 fl.	Böhmisch-Brod.
1	...	20	6	1.357	882	...	...	Böhmisch-Kamnitz.
3	...	92	18	2.903	4.274	...	...	Böhmisch-Leipa.
1	...	...	6	924	329	250	...	Böhmisch-Skalitz.
1	...	52	6	445	617	...	...	Böhmisch-Trübau.
1	...	...	12	844	839	...	...	Böhmisch-Zwickau.
1	...	24	6	1.000	573	...	II	Brandeis an der Elbe.
1	...	...	6	[4] 389	159	120	...	Bras.
1	...	14	6	1.454	1.010	...	...	Braunau.
1	...	...	6	404	188	120	II 46 fl.	Březnitz.
1	...	...	6	687	232	170	...	Brünnlitz.
3	...	72	18	3.096	2.463	...	...	Brüx.
1	...	...	6	322	224	200	50 fl	Buchau.
1	...	20	6	[4] 411	145	120	...	Budin an der Eger.
11	...	152	12	7.228	12 480	...	...	Budweis.

[4] Garantirte Einnahme 400 fl.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Neben-stationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien		Personale in Verwendung auf der Station					
				Staats-	Eisenbahn-	Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Carlsbad	H	CB/$\frac{h}{2}$	11	12	2	[1] 11					1
Caslau	N	L		4				1			
Černowitz bei Tabor	P	L		2					1		
Chejnow	PC	L		2				1			
Chiesch	P	L		2					1		
Chlumetz	N	L		2				1			
Chotěboř	PC	L		2				1			
Chotzen	P	L		2					1		
Chrast bei Chrudim	PC	L		2				1			
Chrudim	N	L		2				[3]			
Čistá	PC	L		2				1			
Dauba	N	L		2				1			
Deutsch-Brod	N	L		4				[4]			
Dobřisch	PC	L		2				1			
Dobrowitz	N	L		2				1			
Dobruschka	PC	L		2				1			
Duppau (seit Juli)	PC	L		2				1			
Dux	B	C		2		2					
Eger	H	N	1	17	9	[5] 11					1
Eichwald (seit Juli)	PC	L		2				1			
Einsiedl	PC	L		2				1			
Eipel	N	L		2				1			
Eisenstein	PC	L		2				1			
Elbe-Kostelletz	N	L		2				[3]			
Elbogen	N	L		2				1			
Eule	PC	L		1				1			
Falkenau bei Eger	B	C	2	3	1	2					
Franzensbad	B	C	2	10		[7] 4					
Frauenberg	P	L		2					1		
Freiheit	PC	L		2				1			
Friedland	PC	L		2				1			
Gabel	P	L		2					1		
Gablonz	N	L		2				1			
Georgswalde	NP	L		2					1		
Giesshübl-Puchstein (Juli-Septem.)	P	L		2					1		
Görkau	N	L		2				1			
Goltsch-Jenikau	N	L		2				1			
Grasslitz	N	L		2				1			
Gratzen	N	L		3				1			
Gross-Aupa	PC	L		2				1			
Gross-Čakowitz	N	L		2				[4]			
Grottau	PC	L		1				1			
Grulich	N	L		2				1			
Haid	P	L		2					1		
Haida	N	L		4				1			
Haindorf	PC	L		2				1			
Hartmanitz	PC	L		2				1			
Haslau	PC	L		2				1			
Heinrichsgrün	PC	L		2				1			

[5] 5 Monate 10, 3 Monate 12 Beamte. [2] Garantirte Einnahme 300 fl. [3] Ein Assistent versieht den Dienst.
[7] 6 Monate 3 Beamte. [8] Garantirte Einnahme 400 fl.

In Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Localzulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Apparate		Batterie-Elemente		Gulden				
10	...	120	30	24.407	14 974	...	...	Carlsbad.
1	...	52	6	1.794	1.051	...	...	Časlau.
1	...	18	6	[4]) 382	156	120	...	Černowitz bei Tabor
1	...	...	6	184	141	120	H	Chejnow.
1	...	...	6	393	148	120	...	Chiesch.
1	...	...	6	1.260	731	...	LH	Chlumetz.
1	...	...	6	538	185	120	...	Chotěboř.
1	...	...	8	868	214	220	...	Chotzen.
1	...	...	6	419	171	120	..	Chrast bei Chrudim.
1	...	36	6	2.270	1.264	...	...	Chrudim.
1	...	30	6	142	129	120	...	Čistá.
1	...	48	6	994	851	...	50 fl.	Dauba.
1	...	68	4	1.336	1.010	...	...	Deutsch-Brod.
1	...	...	6	410	214	160	...	Dobřisch.
1	...	...	12	586	648	...	LH	Dobrowitz.
1	...	...	6	234	146	120	...	Dobruschka.
1	...	20	6	[4]) 161	64	120	...	Duppau (seit Juli).
1	...	20	6	1.897	2.463	...	...	Dux.
[6]) 9	...	286	66	7 072	13.616	...	...	Eger.
1	...	...	6	[4]) 223	81	120	...	Eichwald (seit Juli).
1	...	...	6	482	163	120	...	Einsiedl.
1	...	20	6	610	561	...	LH	Eipel.
1	...	...	6	1.008	183	120	...	Eisenstein.
1	...	...	6	327	516	...	LH 100 fl.	Elbe-Kostelletz.
1	...	...	6	684	705	...	L	Elbogen.
1	...	...	6	119	133	150	...	Eule.
2	...	48	12	1.503	2.274	...	...	Falkenau bei Eger.
4	...	145	24	7.132	5.281	...	...	Franzensbad.
1	...	30	6	548	263	200	..	Frauenberg.
1	...	...	6	496	238	200	...	Freiheit.
1	...	...	12	843	297	200	...	Friedland.
1	...	32	12	582	252	200	...	Gabel.
1	...	41	6	3.918	1.093	...	...	Gablonz.
1	...	...	6	321	592	120	...	Georgswalde.
1	...	...	6	55	39	16	...	Giesshübl-Puchstein (Juli-Septem.)
1	...	...	6	1.270	990	...	...	Görkau.
1	...	...	6	1.125	927	...	...	Göltsch-Jenikau.
1	...	48	6	1.104	825	...	...	Grasslitz.
1	...	78	6	398	647	...	LH	Gratzen.
1	...	...	6	134	131	120	...	Gross-Aupa.
1	...	...	6	[5]) 300	373	...	L 100 fl.	Gross-Čakowitz.
1	...	...	6	861	270	200	...	Grottau.
1	...	56	4	499	577	...	LH	Grulich.
1	...	...	8	641	210	160	LH	Haid.
1	...	36	6	1.432	855	...	...	Haida.
1	...	...	6	645	160	160	...	Haindorf.
1	...	...	6	438	164	120	...	Hartmanitz.
1	...	...	6	193	142	120	...	Haslau.
1	...	...	6	[4]) 170	132	120	...	Heinrichsgrün.

[4]) Ein Candidat versieht den Dienst. [5]) 3 Monate 10 Beamte. [6]) Ausserdem 1 D'Arlincourt'scher Translator-Apparat.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Heřmanměstec	NPC	L		2				1			
Hermanseifen	PC	L		2				1			
Herrnskretschen	PC	L		1				1			
Hirschberg	PC	L		2				1			
Hlinsko	PC	L		2				1			
Hohenbruck	NPC	L		2				1			
Hohenelbe	B	L	5	6		1					
Hohenfurth	PC	L		2				1			
Hohenmauth	PC	L		2				1			
Horaždiowitz	N	L		2				1			
Hořic	N	L		2				1			
Hořowitz	N	L		2				[3]			
Humpoletz	N	L		2				1			
Jaroměř	PCN	L		2				1			
Jechnitz	PC	L		2				1			
Jenschowitz	PC	L		2				1			
Jičin	B	C	5	10	2	[5] 3					
Joachimsthal	N	L		1				[3]			
Johannisbad (Mai-September)	B	L		2		[6]					
Josephstadt	B	C	8	6	1	3				1	
Josephsthal	PC	L		2				1			
Jungbunzlau	B	C	6	7	1	3					
Jungwoschitz	PC	L		1				1			
Kaaden	NPC	L		4				1			
Kamenitz bei Eule	PC	L		2				1			
Kamenitz an der Linde	PC	L		2				1			
Kaplitz	PC	L		2				1			
Karbitz	P	L		2					1		
Kaufim (seit April)	PC	L		2				1			
Kaznau	P	L		2					1		
Kladno	N	L		2				1			
Klattau	N	L		2				1			
Klösterle	PC	L		2				1			
Königgrätz	B	C	8	4	2	3					
Königinhof	N	L		1				1			
Königsaal	PPC	L		2				1			
Königsberg an der Eger	P	L		2					1		
Kohljanowitz (seit April)	PC	L		1				1			
Kolin	B	C	7	8	2	3					
Kolleschowitz	PC	L		2				1			
Komotau	B	C	6	4	8	3					
Kralowitz	PC	L		2				1			
Kralup	PC	L		2				1			
Kratzau	PC	L		2				1			
Krumau	N	L		2				1			
Kuschwarda	PC	L		1				1			
Kuttenberg	B	L	8	2		1					
Landskron	PC	L		1				1			
Laun	N	L		2				1			

1) Garantirte Einnahme 200 fl. 2) Garantirte Einnahme 300 fl. 3) Ein Candidat versieht den Dienst. 4) Garantirte Einnahme 120 fl. 5) Der Dienst wird ohne Entgelt besorgt.

In Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Localzulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Apparate		Batterie-Elemente		Gulden				
1	...	...	6	1.056	624	200	...	Heřmanměstec.
1	...	20	6	[1] 215	141	120	...	Hermanseifen.
1	...	...	6	[2] 268	137	120	...	Herrnskretschen.
1	...	...	8	457	237	200	...	Hirschberg.
1	...	...	6	433	152	120	...	Hlinsko.
1	...	...	6	338	576	120	H	Hohenbruck.
1	...	84	12	2.489	1.332	...	...	Hohenelbe.
1	...	...	6	272	155	170	H	Hohenfurth.
1	...	18	6	1.033	331	200	...	Hohenmauth.
1	...	40	6	694	605	...	LH	Horaždiowitz.
1	...	30	6	1.181	888	...	...	Hořitz.
1	...	...	6	696	543	...	...	Hořowitz
1	...	60	6	748	918	...	...	Humpoletz.
1	...	...	6	817	352	...	...	Jaroměř.
1	...	54	10	[4] 213	141	120	...	Jechnitz.
1	...	...	6	211	133	130	...	Jenschowitz.
2	...	130	12	4.122	3.323	...	...	Jičin.
1	...	36	6	333	791	...	...	Joachimsthal.
1	...	20	6	612	322	.	L	Johannisbad (Mai-September).
3	...	104	21	1.812	3.337	...	L	Josephstadt.
1	...	...	6	461	[7] 45	. .	...	Josephsthal.
3	...	84	18	3.381	3.763	...	...	Jungbunzlau.
1	...	...	6	315	153	300	...	Jungwoschitz.
1	...	32	6	952	179	...	...	Kaaden.
1	...	36	6	525	172	120	...	Kamenitz bei Eule.
1	...	...	6	259	149	120	...	Kamenitz an der Linde.
1	...	...	6	296	189	150	. .	Kaplitz.
1	...	...	6	379	227	170	...	Karbitz.
1	...	20	6	[2] 331	100	120	...	Kaufim (seit April).
1	...	...	6	[7] 250	[8] 1	...	...	Kaznau.
1	...	48	6	742	718	...	LH	Kladno.
1	...	40	6	1.924	1.122	...	...	Klattau.
1	...	...	6	318	148	120	...	Klösterle.
2	...	28	12	3.845	3.834	.	...	Königgrätz.
1	...	...	6	1.410	1.065	...	...	Königinhof.
1	...	...	6	327	160	120	...	Königsaal.
1	...	...	6	[2] 674	157	120	...	Königsberg an der Eger.
1	. .	20	6	[2] 296	101	120	...	Kohljanowitz (seit April).
4	...	74	21	3.751	4.320	...	...	Kolin.
1	...	...	6	535	174	120	...	Kolleschowitz.
4	...	82	24	2.813	3.817	...	...	Komotau.
1	...	. .	6	257	138	120	...	Kralowitz.
1	...	...	6	630	264	200	. .	Kralup.
1	...	...	6	310	162	120	...	Kratzau.
1	...	36	6	1.452	978	...	...	Krumau.
1	. .	20	6	149	136	120	...	Kuschwarda.
1	...	20	6	1.874	2.093	...	...	Kuttenberg.
1	...	...	6	548	266	220	...	Landskron.
1	...	60	6	1.198	984	...	...	Laun.

Einnahme 400 fl. [5]) 7 Monate 2 Beamte. [6]) Ein Beamte aus dem Personalstande der Hauptstation Prag. [7]) Garantirte

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Neben-stationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinnen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Lautschin	PC	L		2				1			
Ledeč	PC	L		2				1			
Leitmeritz	B	C	4	4		2					
Leitomischl	N	L		2				1			
Libaň	PC	L		1				1			
Libejic	PC	L		2				1			
Liblin	P	L		1					1		
Libochowitz	PC	L		2				1			
Lichtenstein	P	L		1					1		
Liebenau (seit October)	N	L		2				1			
Liebeschitz	PC	L		2				1			
Liebwerda (Mai-September)	PC	L		2				1			
Lissa	PC	L		2				1			
Lobositz	N	L		4				1			
Lomnitz bei Jičin	P	L		2					1		
Lubenz	N	L		2				1			
Luditz	PC	L		2				1			
Maffersdorf	PC	L		2				1			
Mariaschein	PC	L		2				1			
Marienbad	B	C	7	13		[1]) 5					
Marschendorf	PC	L		2				1			
Maschau (seit Juli)	P	L		2					1		
Melnik	B	C	1	2		1	1				
Mies	P	L		2					1		
Mirowitz	PC	L		2				1			
Mittellangenau	PC	L		2				1			
Mnischek	PC	L		2				1			
Moldautein	PC	L		2				1			
Morchenstern	PC	L		2				1			
Mscheno	PC	L		2				1			
Mühlhausen	P	L		2					1		
Münchengrätz	N	L		2				1			
Nachod	N	L		4	2			1			
Nechanitz	P	L		1					1		
Nepomuk	P	L		2					1		
Netolitz	P	L		2					1		
Neubydzow	B	C	2	3	2	1	1				
Neubystritz	N	L		2				1			
Neudek	N	L		2				1			
Neuern	PC	L		2				1			
Neugedein	PC	L		2				1			
Neuhaus	B	L		7		1					
Neuhof bei Kuttenberg	PC	L		2				1			
Neumark	P	L		1					1		
Neustadt an der Mettau	PC	L		2				1			
Neustadtl bei Liebwerda	PC	L		1				1			
Neuwelt	PC	L		1				1			
Niemes	PC	L		2				1			
Nimburg	N	L		2				1			

[1]) Garantirte Einnahme 400 fl. [2]) Garantirte Einnahme 600 fl. [3]) Garantirte Einnahme 300 fl.

In Verwendung stehende Apparate: Morse-	Hughes-	Batterie-Elemente: Linien-	Local-	Einnahmen (Gulden)	Ausgaben (Gulden)	Bestallung und Localzulage (Gulden)	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
1	. . .	. . .	6	811	236	120	. . .	Lautschin.
1	. . .	28	3	358	169	120	. . .	Ledeč.
1	. . .	48	6	3.601	3.019	. . .	. . .	Leitmeritz
1	. . .	20	6	1.057	908	. . .	. . .	Leitomischl.
1	. . .	. . .	6	[1]) 566	153	120	. . .	Libaň.
1	. . .	. . .	6	241	147	120	. . .	Libejic.
1	. . .	24	6	209	138	120	. . .	Liblin.
1	. . .	. . .	6	674	227	160	. . .	Libochowitz.
1	. . .	25	6	303	146	120	. . .	Lichtenstein.
1	. . .	20	6	[2]) 96	154	. . .	LH	Liebenau (seit October).
1	. . .	. . .	4	[3]) 544	185	120	. . .	Liebeschitz.
1	. . .	. . .	6	204	57	40	. . .	Liebwerda (Mai-September).
1	. . .	. . .	6	510	237	180	. . .	Lissa.
1	. . .	20	6	2.069	1.069	. . .	. . .	Lobositz.
1	. . .	. . .	6	388	230	200	LH	Lomnitz bei Jicin.
1	. . .	20	6	271	626	. . .	LH	Lubenz.
1	. . .	38	6	347	195	120	. . .	Luditz.
1	. . .	. . .	8	980	228	200	. . .	Maffersdorf.
1	. . .	. . .	6	551	237	190	. . .	Mariaschein.
4	. . .	170	24	12.483	7.121	. . .	. . .	Marienbad.
1	. . .	30	6	480	203	160	. . .	Marschendorf.
1	. . .	20	6	[3]) 120	59	120	. . .	Maschau (seit Juli).
1	. . .	56	6	1.825	2.042	. . .	. . .	Melnik.
1	. . .	24	6	518	182	120	. . .	Mies.
1	. . .	18	6	152	146	120	. . .	Mirowitz.
1	. . .	. . .	6	263	135	120	LH	Mittellangenau.
1	. . .	. . .	6	[3]) 219	146	120	. . .	Mnischek.
1	. . .	. . .	6	402	299	250	H 130fl.	Moldautein.
1	. . .	. . .	6	484	156	120	. . .	Morchenstern.
1	. . .	52	6	237	143	120	. . .	Mscheno.
1	. . .	20	6	361	153	120	. . .	Mühlhausen.
1	. . .	30	6	998	869	. . .	. . .	Münchengrätz.
2	. . .	60	12	1.044	991	. . .	. . .	Nachod.
1	. . .	. . .	6	351	149	120	. . .	Nechanitz.
1	. . .	. . .	6	361	163	170	. . .	Nepomuk.
1	. . .	. . .	6	434	156	120	LH	Netolitz.
2	. . .	29	6	2.395	2.183	. . .	. . .	Neubydzow.
1	. . .	25	6	482	539	. . .	LH	Neubystritz.
1	. . .	48	6	703	740	. . .	. . .	Neudek.
1	. . .	. . .	6	428	248	230	H	Neuern.
1	. . .	. . .	6	299	151	220	. . .	Neugedein.
2	. . .	120	6	1.918	1.858	. . .	. . .	Neuhaus.
1	. . .	. . .	6	243	140	120	. . .	Neuhof bei Kuttenberg.
1	. . .	20	6	289	147	120	. . .	Neumark.
1	. . .	. . .	6	291	162	120	. . .	Neustadt an der Mettau.
1	. . .	20	6	375	165	120	. . .	Neustadtl bei Liebwerda.
1	. . .	. . .	6	365	149	120	. . .	Neuwelt.
1	. . .	. . .	6	823	390	300	. . .	Niemes.
1	. . .	30	6	1.646	958	. . .	. . .	Nimburg.

[1]) 2 Monate 6 Beamte.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinnen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Nixdorf	N	L		1				1			
Oberleutensdorf	P	L		2					1		
Oberplan	PC	L		2				1			
Opočno	PC	L		2				1			
Pardubitz	H	N/2	16	24	5	14	6			1	1
Patzau	PC	L		2				1			
Pečck	PC	L		2				1			
Petersbaude (seit Juni)	P	L		2					1		
Petschau	PC	L		2				1			
Pilgram	N	L		2				1			
Pilsen	H	N/2	24	13	13	7	6			1	2
Pisek	N	L		2				1			
Plan	N	L		4				1			
Platten (seit April)	PC	L		2				1			
Platz	PC	L		2				1			
Počatek	N	L		2				1			
Podersam	N	L		2				1			
Podebrad	PC	L		2				1			
Podmoklitz (Iserthal) (s. Dec.)	PC	L		2				1			
Polička	N	L		2				1			
Politz an der Mettau	PC	L		2				1			
Polna	PC	L		2				1			
Postelberg	N	L		2				1			
Prachatitz	N	L		4				1			
Prag, Bubna	BN	L		2				[2])			
Prag, Hauptstation	H	N	20	39	8	73	33				2
Prag, Hradschin	P	L		1					1		
Prag, Karolinenthal	B	C		3		2					
Prag, Kleinseite	B	N	1	4	1	4				2	
Prag, Smichow	B	C	6	4	4	3					
Prag, Wyšehrad	N	C		2			2				
Pressnitz	PC	L		2				1			
Přestitz	PC	L		2				1			
Přibislau	PC	L		1				1			
Přibram	B	C	5	4	2	2					
Protiwin	P	L		2					1		
Radonitz	PC	L		2				1			
Rakonitz	PC	L		2				1			
Raudnitz	BN	L		2				1			
Reichenau	N	L		2				1			
Reichenberg	H	N	16	16	4	12	10				1
Reichstadt	PC	L		1				1			
Ričan	PC	L		2				1			
Rochlitz	PC	L		2				1			
Rokitnitz	N	L		2				1			
Rokytzan	N	L		2				[2])			
Rosenberg	P	L		2					1		
Rossbach	N	L		1				1			
Rostok	PC	L		2				1			

[1]) Garantirte Einnahme 300 fl. [2]) Ein Candidat versieht den Dienst. [3]) Ausserdem 1 Apparat von Meyer.

In Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Localzulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Apparate		Batterie-Elemente		Gulden				
1	...	...	6	720	612	...	L	Nixdorf.
1	...	...	6	508	185	230	...	Oberleutensdorf.
1	...	...	6	304	158	120	...	Oberplan.
1	...	28	6	710	203	160	...	Opočno.
17	...	188	48	5.073	20.877	...	...	Pardubitz.
1	...	...	6	330	154	120	...	Patzau.
1	...	...	6	1.155	216	190	...	Peček.
1	...	...	6	204	265	150	...	Petersbaude (seit Juni).
1	...	...	6	114	206	160	...	Petschau.
1	...	60	6	764	777	...	...	Pilgram.
13	...	192	60	11.618	14.824	...	...	Pilsen.
1	...	44	8	1.317	867	...	...	Pisek.
1	...	66	6	684	860	...	...	Plan.
1	...	...	6	1) 215	102	120	...	Platten (seit April).
1	...	...	6	240	141	180	H	Platz.
1	...	25	6	548	690	...	...	Počátek.
1	...	...	6	828	650	...	LH	Podersam.
1	...	...	6	1.242	455	300	...	Podebrad.
1	...	20	6	1) 18	9	120	...	Podmoklitz (Iserthal) (s. Dec.).
1	...	20	6	638	597	...	LH	Polička.
1	...	...	4	329	185	150	...	Politz an der Mettau.
1	...	...	6	430	266	200	...	Polna.
1	...	60	6	684	830	...	H 60 fl.	Postelberg.
1	...	76	6	567	522	...	LH	Prachatitz.
1	...	...	6	596	514	...	...	Prag, Bubna.
3) 18	2	499	166	125.868	127.480	...	...	Prag, Hauptstation.
1	...	...	6	683	578	240	...	Prag, Hradschin.
3	...	24	6	4.871	3.480	...	...	Prag, Karolinenthal.
3	...	40	18	7.438	5.994	...	L	Prag, Kleinseite.
3	...	92	18	6.559	4.272	...	...	Prag, Smichow.
1	...	...	...	1.266	1.119	...	...	Prag, Wyšehrad.
1	...	20	6	407	156	120	...	Pressnitz.
1	...	...	6	689	169	120	H	Přestitz.
1	...	...	6	396	155	120	...	Přibislan.
2	...	102	12	1.007	2.453	...	...	Přibram.
1	...	...	6	436	181	120	...	Protiwin.
1	...	...	6	387	144	120	...	Radonitz.
1	...	24	6	978	359	250	...	Rakonitz.
1	...	48	6	1.933	1.776	...	...	Raudnitz.
1	...	54	6	1.088	642	...	LH	Reichenau.
15	1	274	72	15.195	21.740	...	...	Reichenberg.
1	...	...	6	337	101	75	...	Reichstadt.
1	...	...	6	1) 170	135	120	...	Ričan.
1	...	23	6	615	253	200	...	Rochlitz.
1	...	60	6	443	564	...	LH	Rokitnitz.
1	...	...	6	1.016	641	...	75 fl.	Rokytzan.
1	...	30	6	182	139	120	H 94 fl.	Rosenberg.
1	...	18	6	386	611	...	LH	Rossbach.
1	...	...	6	324	165	...	...	Rostok.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Neben-stationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinnen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Rumburg	B	C	3	5	2	3					
Saaz	B	C	5	5	4	3	1				
Sadska	PC	L		2				1			
Saugerberg	PC	L		2				1			
Schatzlar	P	L		1					1		
Schlackenwerth	PC	L		2				1			
Schlaggenwald	N	L		2				1			
Schlan	B	L	3	3	2	1					
Schluckenau	N	L		2				1			
Schneekoppe (Juli-September)	P	L		1					1		
Schönbach	PC	L		2				1			
Schönfeld	PC	L		2				1			
Schönlinde	N	L		2				1			
Schönpriesen	PC	L		2				[3] 1			
Schüttenhofen	N	L		3				1			
Schwarzbach	PC	L		2				1			
Schwarzkostelctz	PC	L		2				1			
Selčan	PC	L		1				1			
Senftenberg	N	L		2				1			
Smiřitz	N	L		2				1			
Sobieslau	PC	L		2				1			
Sobotka	NP	L		2					1		
Spindelmühle (seit Juni)	P	L		2					1		
Starkenbach	N	L		2				1			
Steinschönau	PC	L		2				1			
Strakonitz	B	C	10	4	2	2					
Swolenowes	PC	L		1				1			
Tabor	B	C	11	5	2	2					
Tachau	N	L		2				[3]			
Tannwald	N	L		2	1			[3]			
Taus	BN	L		2				1			
Tepl	NPC	L		2				1			
Teplitz	B	C	1	9	2	5					
Tetschen	PC	C		7		[4]					
Theresienstadt	N	L		2				[3]			
Trautenau	B	C	8	9	4	4					
Tremles	P	L		2					1		
Tschemin	P	L		2					1		
Tschernoschin	PC	L		2				1			
Türmitz	PC	L		2				1			
Turnau	N	L		2				1			
Tuschkau	PPC	L		2				1			
Ullitz	PC	L		2				1			
Unter-Beřkowitz	PC	L		2				1			
Unterkralowitz (seit 31. December)	P	L		2					1		
Wällischbirken	P	L		2					1		
Wallern	PC	L		2				1			
Warnsdorf	B	C	4	2		2					
Wartenberg	P	L		2					1		

[1] Garantirte Einnahme 600 fl. [2] Der Nebenstationsführer versieht auch den Postdienst [3] Ein Candidat versieht

In Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Localzulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Apparate		Batterie-Elemente		Gulden				
3	. . .	84	18	2.245	3.885	. . .	. . .	Rumburg.
3	. . .	120	36	7.103	4.162	. . .	. . .	Saaz.
1	. . .	. . .	6	204	139	120	. . .	Sadska.
1	. . .	20	6	554	266	200	. . .	Sangerberg.
1	. . .	.	6	[1] 386	252	200	H	Schatzlar.
1	. . .	. . .	6	347	157	1:20	.	Schlackenwerth.
1	. . .	20	6	300	613	. . .	LH	Schlaggenwald.
1	. . .	60	12	2.400	1.760	. . .	. . .	Schlan.
1	. . .	. . .	6	937	776	. . .	. . .	Schluckenau.
1	. . .	. . .	6	424	179	120	. . .	Schneekoppe (Juli-September).
1	. . .	20	6	413	158	120	. . .	Schönbach.
1	. . .	. . .	8	784	239	170	. .	Schönfeld
1	. . .	. . .	12	1.175	874	. . .	. . .	Schönlinde.
1	. . .	44	4	350	636	. . .	LH	Schönpriesen.
1	. . .	50	6	1.492	840	. . .	H	Schüttenhofen.
1	. . .	. . .	4	208	135	1:20	100 fl.	Schwarzbach.
1	. . .	. . .	6	274	159	1:20	. . .	Schwarzkosteletz.
1	. . .	. . .	6	500	166	200	. .	Selčan.
1	. . .	60	6	699	590	. . .	LH	Senftenberg.
1	. . .	. . .	6	1.160	669	. . .	LH	Smiřitz.
1	. . .	. . .	12	531	263	200	. . .	Sobieslau.
1	. . .	. . .	6	331	350	140	. . .	Sobotka.
1	. . .	30	6	189	245	120	. . .	Spindelmühle (seit Juni).
1	. . .	. . .	12	639	667	. . .	H 64 fl.	Starkenbach.
1	. . .	. . .	6	926	255	200	H	Steinschönau
2	. . .	36	12	1.796	2.309	. . .	. . .	Strakonitz.
1	. . .	. . .	6	267	151	120	. . .	Swolenowes.
2	. . .	82	6	1.928	3.059	. . .	. . .	Tabor.
1	. . .	. . .	6	1.032	537	. . .	L	Tachau.
2	. . .	28	6	1.270	690	. . .	. . .	Tannwald.
1	. . .	48	6	1.186	2.165	. . .	. . .	Taus.
1	. . .	20	6	446	411	200	. . .	Tepl.
4	. . .	108	24	13.023	7.432	. . .	. . .	Teplitz.
2	. . .	120	12	5.812	549	. . .	. . .	Tetschen.
1	. . .	. . .	6	1.274	862	. . .	. . .	Theresienstadt.
7	. . .	178	42	6.184	5.593	. . .	. . .	Trautenau.
1	. . .	. . .	6	211	139	120	. . .	Tremles.
1	. . .	. . .	6	[5] 278	153	120	. . .	Tschemin.
1	. . .	. . .	6	140	134	120	. . .	Tschernoschin.
1	. . .	. . .	6	163	139	120	. . .	Türmitz.
1	. . .	24	6	1.110	930	. . .	. . .	Turnau.
1	. . .	. . .	6	259	149	120	. .	Tuschkau.
1	. . .	12	6	89	63	60	. . .	Ullitz.
1	. . .	. . .	6	360	201	200	. . .	Unter-Beřkowitz.
1	. . .	24	6	[5] 5	. . . .	120	. . .	Unterkralowitz (seit 31. December).
1	. . .	20	6	185	138	120	. . .	Wällischbirken.
1	. . .	. . .	6	181	137	120	. . .	Wallern.
1	. . .	22	12	2.764	2.403	. . .	. . .	Warnsdorf.
1	. . .	. . .	6	680	349	300	. . .	Wartenberg.

den Dienst. [1]) Beamte im Status der Postanstalt. [5]) Garantirte Einnahme 300 fl.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltet: Staats- Telegraphen Linien	Eingeschaltet: Eisenbahn- Telegraphen Linien	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinnen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Weipert	PC	L		2				1			
Welwarn (seit Mai)	P	L		2					1		
Weseritz	PC	L		2				1			
Wiesenthal	PC	L		2				1			
Wildenschwert	PC	L		2				1			
Wildstein	PC	L		2				1			
Winař (seit April)	PC	L		2				1			
Winterberg	N	L		2				1			
Wittingau	N	L		2				1			
Wlaschim	N	L		2				[2])			
Wodnian	N	L		2				1			
Wolin	PC	L		2				1			
Worlik	PC	L		2				1			
Wosseletz	P	L		2					1		
Wottitz	N	L		2				1			
Wysočan	PC	L		2				1			
Zasmuk (seit April)	P	L		2					1		
Zbirow	N	L		2				1			
Zbraslawitz	PC	L		2				1			
Zdiretz	PC	L		2				1			
Mähren.											
Altstadt	PC	L		2				1			
Auspitz	N	L		2				1			
Austerlitz	P	L		2					1		
Bärn	PC	L		2				1			
Battelau	PC	L		2				1			
Bautsch	PC	L		2				1			
Bisenz	PC	L		2				1			
Boskowitz	N	L		2				1			
Branowitz	PC	L		2				1			
Brünn	H	N	23	21	7	29	21			8	2
Butschowitz	PC	L		2				1			
Bystritz am Hostein	PC	L		2				1			
Bystritz bei Saar	P	L		2					1		
Czernahora	PC	L		2				[3]) 1			
Chropin	PC	L		2				1			
Datschitz	N	L		2				1			
Eichhorn (Juli-November)	N	L		2							
Eisenberg	PC	L		2				1			
Eisgrub	PC	L		2				1			
Frankstadt	PC	L		2				1			
Freiberg	PC	L		2				1			
Friedland bei Kriegsdorf	PC	L		2				1			
Friedland bei Mistek	PC	L		2				1			
Fulnek	PC	L		2				1			
Gaya	PC	L		2				1			
Gewitsch	N	L		2				1			

[1]) Garantirte Einnahme 300 fl. [2]) Ein Eleve versieht den Dienst. [3]) Der Nebenstations-Führer versieht den Post-

In Verwendung stehende Morse- Apparate	In Verwendung stehende Hughes- Apparate	Linien- Batterie-Elemente	Local- Batterie-Elemente	Einnahmen (Gulden)	Ausgaben (Gulden)	Bestallung und Local-zulage (Gulden)	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
1	...	...	9	775	249	200	...	Weipert.
1	...	20	6	1) 283	104	120	...	Welwarn (seit Mai).
1	...	...	4	301	148	120	...	Weseritz.
1	...	...	6	762	153	220	...	Wiesenthal.
1	...	...	6	585	184	120	...	Wildenschwert.
1	...	...	6	212	142	120	...	Wildstein.
1	...	20	6	1) 231	97	120	...	Winař (seit April).
1	...	30	6	640	609	...	LH	Winterberg.
1	...	...	6	840	360	...	...	Wittingan.
1	...	60	6	366	649	...	LH	Wlaschim.
1	...	...	6	384	644	...	LH	Wodnian.
1	...	...	6	341	173	220	H	Wolin.
1	...	...	6	257	179	150	...	Worlik.
1	...	...	6	314	163	150	LH	Wosseletz.
1	...	12	6	549	841	...	...	Wottitz.
1	...	...	6	373	159	120	...	Wysočan.
1	...	6	6	1) 277	97	120	...	Zasmuk (seit April).
1	...	60	6	233	545	200	LH	Zbirow.
1	...	...	6	316	117	...	...	Zbraslawitz.
1	...	30	6	309	151	120	...	Zdiretz.
								Mähren.
1	...	...	6	179	135	120	...	Altstadt.
1	...	...	6	351	618	...	L	Auspitz.
1	...	...	6	336	158	120	...	Austerlitz.
1	...	...	6	257	229	200	...	Bärn.
1	...	...	6	221	209	180	...	Battelau.
1	...	...	6	167	141	120	70 fl.	Bautsch.
1	...	...	6	771	243	120	...	Bisenz.
1	...	...	6	1.145	723	...	LH	Boskowitz.
1	...	...	6	112	159	150	...	Branowitz.
25	1	344	150	42.775	47.499	...	...	Brünn.
1	...	...	6	320	232	200	...	Butschowitz.
1	...	...	6	356	152	120	...	Bystritz am Hostein.
1	...	...	6	310	261	240	...	Bystritz bei Saar.
1	...	...	6	146	535	...	LH	Czernahora.
1	...	...	6	274	4) 24	...	L	Chropin.
1	...	20	6	425	736	...	...	Datschitz.
1	...	...	6	657	39	...	LH 275 fl.	Eichborn (Juli-November).
1	...	..	6	100	124	120	50 fl.	Eisenberg.
1	...	..	6	660	164	120	...	Eisgrub.
1	...	...	6	281	183	150	...	Frankstadt.
1	...	...	6	827	369	300	...	Freiberg.
1	...	...	6	124	128	120	...	Friedland bei Kriegsdorf.
1	...	...	6	359	5) 31	...	...	Friedland bei Mistek.
1	...	...	6	291	289	250	...	Fulnek.
1	...	...	6	824	374	300	...	Gaya.
1	...	...	6	452	599	...	L 50 fl.	Gewitsch.

dienst. 4) Bestellgebühr von 5 Kreuzer für jede angekommene Depesche. 5) Der Dienst wird ohne Entgelt besorgt.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Neben-stationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Post-bedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Göding	PC	L		2				1			
Gross-Karlowitz	PC	L		2				1			
Gross-Meseritsch	PC	L		2				1			
Gross-Ullersdorf	PC	L		2				1			
Grussbach	PC	L		2				1			
Hannsdorf	PC	L		2				1			
Hof	P	L		2					1		
Hohenstadt	N	L		2				1			
Holleschau	PC	L		2				1			
Iglau	B	C	8	8	2	3	4				
Jamnitz	PC	L		1				1			
Joslowitz	PC	L		2				1			
Keltschan	PC	L		2				1			
Konitz	PC	L		2				1			
Koritschan	PC	L		2				1			
Kremsier	N	L		2				1			
Kwassitz	PC	L		2				1			
Leipnik	N	L		2				1			
Liebau (Deutsch-)	PC	L		2				1			
Liebau (Stadt-)	PC	L		2				1			
Littau	N	L		2				1			
Lösch	PC	L		2				1			
Loschitz	PC	L		2				1			
Luhatschowitz	PC	L		2				1			
Lundenburg	B	C	12	6	6	4					
Mährisch-Budwitz	N	L		2				1			
Mährisch-Neustadt	N	L		2				1			
Mährisch-Ostrau	B	C	3	10		1	1				
Mährisch-Trübau	N	L		2				1			
Mährisch-Weisskirchen	PC	L		2				1			
Mistek	B	C	6	4	2	2					
Müglitz	PC	L		2				1			
Namiest	PC	L		2				1			
Napagedl	PC	L		2				1			
Neuraussnitz	PC	L		2				1			
Neustadtl bei Saar	N	L		2				1			
Neutitschein	N	L		2				1			
Nezamislitz	PC	L		2				1			
Nikolsburg	N	L		2				1			
Olmütz	B	C	4	10	4	[2]) 5					
Pawlowitz	PC	L		2				1			
Pohl (seit 1. Februar)	PC	L		2				1			
Pohrlitz	PC	L		2				1			
Preran	B	N/2	16	18	6	[3])13	14			2	1
Přivoz	PC	L		2				1			
Prossnitz	B	C	2	6		2					
Römerstadt	N	L		2				1			
Rothwasser	PC	L		2				1			
Rožnau	N	L		2				1			

[1]) Der Dienst wird ohne Entgelt besorgt. [2]) 6 Monate 6 Beamte. [3]) 6 Monate 14 Beamte.

In Verwendung stehende Apparate: Morse-	Hughes-	Batterie-Elemente: Linien-	Local-	Einnahmen (Gulden)	Ausgaben (Gulden)	Bestallung und Localzulage (Gulden)	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
1	. . .	. . .	6	1.113	409	250	. . .	Göding.
1	. . .	. . .	6	240	145	120	. . .	Gross-Karlowitz.
1	. . .	. . .	6	778	297	200	. . .	Gross-Meseritsch.
1	. . .	. . .	6	306	145	120	. . .	Gross-Ullersdorf.
1	. . .	. . .	6	214	143	120	. . .	Grussbach.
1	. . .	. . .	6	431	163	120	50 fl.	Haunsdorf.
1	. . .	. . .	6	175	140	120	LH	Hof.
1	. . .	. . .	6	555	670	. . .	. . .	Hohenstadt.
1	. . .	. . .	6	822	463	360	. . .	Holleschau.
7	. . .	100	42	5.245	5.708	. . .	. . .	Iglan.
1	. . .	. . .	6	356	238	200	. . .	Jamnitz.
1	. . .	48	6	302	145	120	40 fl.	Joslowitz.
1	. . .	. . .	6	176	[1]) . . .	. . .	. . .	Keltschan.
1	. . .	. . .	6	219	143	120	. . .	Konitz.
1	. . .	. . .	6	325	152	120	. . .	Koritschan.
1	. . .	60	6	2.165	1.137	. . .	. . .	Kremsier.
1	. . .	40	6	246	143	120	. . .	Kwassitz.
1	. . .	. . .	6	1.523	1.007	. . .	. . .	Leipnik.
1	. . .	. . .	6	190	219	200	. . .	Liebau (Deutsch-).
1	. . .	. . .	6	178	140	120	50 fl.	Liebau (Stadt-).
1	. . .	. . .	6	594	652	. . .	LH	Littau.
1	. . .	. . .	6	168	138	120	. . .	Lösch.
1	. . .	. . .	6	392	165	120	. . .	Loschitz.
1	. . .	72	6	168	140	120	. . .	Luhatschowitz.
5	. . .	120	30	3.491	5,221	. . .	. . .	Lundenburg.
1	. . .	48	6	512	756	. . .	. . .	Mährisch-Budwitz.
1	. . .	. . .	6	802	703	. . .	LH	Mährisch-Neustadt.
2	. . .	72	6	3,610	2.414	. . .	. . .	Mährisch-Ostrau.
1	. . .	. . .	6	854	883	. . .	H	Mährisch-Trübau.
1	. . .	. . .	6	1.484	575	400	. . .	Mährisch-Weisskirchen.
2	. . .	40	6	1.154	2.108	. . .	. . .	Mistek.
1	. . .	. . .	6	669	380	300	. . .	Müglitz.
1	. . .	. . .	6	352	237	200	. . .	Namiest.
1	. . .	40	6	614	448	360	H	Napagedl.
1	. . .	. . .	6	285	226	200	L	Nouraussnitz.
1	. . .	. . .	6	399	672	. . .	LH	Neustadtl bei Saar.
1	. . .	. . .	6	1.660	1.079	. . .	. . .	Neutitschein.
1	. . .	. . .	6	495	149	120	. . .	Nezamislitz.
1	. . .	. . .	6	905	892	. . .	. . .	Nikolsburg.
5	. . .	60	30	10,990	8.684	. . .	. . .	Olmütz.
1	. . .	. . .	6	152	147	120	LH	Pawlowitz.
1	. . .	. . .	6	242	136	120	. . .	Pohl (seit 1. Februar).
1	. . .	. . .	6	553	284	200	. . .	Pohrlitz.
24	. . .	208	132	2.613	22.249	. . .	. . .	Prerau.
1	. . .	. . .	6	904	168	120	. . .	Přivoz.
2	. . .	20	6	2.712	3.191	. . .	. . .	Prossnitz.
1	. . .	. . .	6	892	753	. . .	. . .	Römerstadt.
1	. . .	72	6	315	237	200	. . .	Rothwasser.
1	. . .	36	6	647	838	. . .	. . .	Rožnau.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Saar	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Schelletau	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Schönberg	B	C	8	7	2	3	..	..	..	..	..
Seelowitz	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Segen-Gottes	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Steinitz	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Sternberg	B	C	5	6	2	1	1	..	..	..	..
Strassnitz	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Teltsch	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Tischnowitz	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Tlumatschau	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Trebitsch	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Triesch	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Tscheitsch (seit 1. Mai)	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Ungarisch-Brod	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Ungarisch-Hradisch	B	L	1	4	..	1	..	..	..	..	..
Ungarisch-Ostra	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Wallachisch-Meseritsch	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Wellehrad (seit 15. Juli)	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Wessely	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Wiesenberg	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Wischau	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Witkowitz	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Zauchtl	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Zlabings	NP	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Znaim	B	L	3	3	3	3	..	..	..	..	..
Zöptau	PC	L	...	4	..	..	..	1	..	..	..
Zwittau	N	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Schlesien.											
Barzdorf	PC	L	...	2	..	..	..	[2]) 1	..	..	..
Bennisch	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Bielitz-Biala	B	C	2	8	3	4	..	..	..	..	..
Carlsbrunn (Mai-September)	PC	BL	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Engelsberg	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Ernsdorf (Mai-October)	P	BL	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Freiheitsau (seit 7. Juni)	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Freistadt	PC	C	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Freiwaldau	B	C	9	3	..	2	..	..	..	..	..
Freudenthal	B	L	7	8	2	3	..	..	..	..	..
Friedeberg	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Friedek	N	L	...	4	..	..	..	1	..	..	..
Gräfenberg	PC	L	...	2	..	..	..	[2]) 1	..	..	..
Gross-Herrlitz	P	L	...	2	..	..	..	..	1	..	..
Hotzenplotz	N	L	...	1	..	..	..	1	..	..	..
Hruschau	PC	L	...	2	..	..	..	1	..	..	..
Jablunkau	NPC	L	...	4	..	..	..	1	..	..	..
Jägerndorf	B	C	2	6	4	2	..	..	..	..	..

[1]) Garantirte Einnahme 300 fl. [2]) Der Nebenstationsführer versieht den Postdienst.

In Verwandung stehende Morse- Apparate	Hughes- Apparate	Linien- Batterie-Elemente	Local- Batterie-Elemente	Einnahmen Gulden	Ausgaben Gulden	Bestallung und Localzulage Gulden	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
1	. . .	. . .	6	384	245	200	. . .	Saar.
1	. . .	. . .	6	140	214	200	. . .	Schelletau.
3	. . .	100	12	2.911	3.386	. . .	. . .	Schönberg.
1	. . .	. . .	6	537	336	200	H 60 fl.	Seelowitz.
1	. . .	. . .	6	598	551	. . .	LHK	Segen-Gottes.
1	. . .	. . .	6	296	155	120	. . .	Steinitz.
2	. . .	20	6	1.505	2.130	. . .	. . .	Sternberg.
1	. . .	. . .	6	296	246	200	78 fl.	Strassnitz.
1	. . .	20	6	546	839	. . .	. . .	Teltsch.
1	. . .	. . .	6	353	687	. . .	LH	Tischnowitz.
1	. . .	40	6	69	142	120	. . .	Tlumatschau.
1	. . .	32	6	1.664	899	. . .	. . .	Trebitsch.
1	. . .	. . .	6	339	240	200	. . .	Triesch.
1	. . .	. . .	6	[1]) 181	96	120	. . .	Tscheitsch (seit 1. Mai).
1	. . .	72	6	813	811	. . .	H	Ungarisch-Brod.
1	. . .	112	6	1.492	1.747	. . .	L	Ungarisch-Hradisch.
1	. . .	. . .	6	765	196	120.	H 180 fl.	Ungarisch-Ostra.
1	. . .	. . .	6	787	410	300	. .	Wallachisch-Meseritsch.
1	. . .	72	6	[1]) 467	76	120	. . .	Wellebrad (seit 15. Juli).
1	. . .	. . .	6	201	147	120	H 90 fl.	Wessely.
1	. . .	. . .	6	256	143	120	. .	Wiesenberg.
1	. . .	. . .	6	984	685	. . .	LH	Wischau.
1	. . .	. . .	6	971	182	120	. . .	Witkowitz.
1	. . .	. . .	6	490	241	200	. . .	Zauchtl.
1	. . .	. . .	6	334	518	120	. . .	Zlabings.
4	. . .	60	18	4.080	4.859	. . .	. . .	Znaim.
1	. . .	. . .	6	520	180	120	. .	Zöptau.
1	. . .	. . .	6	2.185	1.048	. . .	. . .	Zwittau.
								Schlesien.
1	. . .	. . .	6	499	503	. . .	LK	Barzdorf.
1	. . .	. . .	6	261	253	200	50 fl.	Bennisch.
4	. . .	92	18	11.737	4.725	. . .	. . .	Bielitz-Biala.
1	. . .	. . .	6	174	134	120	. . .	Carlsbrunn (Mai-September).
1	. . .	. . .	6	324	228	200	. . .	Engelsberg.
1	. . .	. . .	6	133	111	100	L	Ernsdorf (Mai-October).
1	. . .	. . .	6	[1]) 190	74	120	. . .	Freiheitsau (seit 7. Juni).
1	. . .	. . .	6	457	301	300	. . .	Freistadt.
2	. . .	34	6	1.202	2.372	. . .	. . .	Freiwaldau.
3	. . .	62	12	1.517	3.956	. . .	. . .	Freudenthal.
1	. . .	. . .	6	242	148	120	H 60 fl.	Friedeberg.
1	. . .	. . .	6	1.121	766	. . .	LH	Friedek.
1	. . .	. . .	6	773	674	. . .	L	Gräfenberg.
1	. . .	. . .	6	184	135	120	80 fl.	Gross-Herrlitz.
1	. . .	24	6	676	774	. . .	. . .	Hotzenplotz.
1	. . .	. . .	6	155	133	120	. . .	Hruschau.
1	. . .	72	6	434	532	250	LH	Jablunkau.
3	. . .	. . .	12	2.251	2.295	. . .	. . .	Jägerndorf.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Jauernig	PC	L		2				1			
Karwin	PC	L		2				1			
Klein-Mohrau	PC	L		2				1			
Königsberg	PC	L		2				1			
Lindewiese	PC	L		2				1			
Niklasdorf	PC	L		2				1			
Oderberg	B	C	4	9	8	2				1	
Odrau	N	L		2				1			
Olbersdorf	N	L		2				1			
Schönbrunn	PC	L		2				1			
Setzdorf	PC	L		2				1			
Skotschau	PC	L		2				1			
Standing	PC	L		2				1			
Teschen	B	N	4	10	2	[1]) 8					
Troppau	B	N/2	4	8	2	[1]) 6					
Ustron	PC	L		2				1			
Wagstadt	PC	L		2				1			
Weidenau	PC	L		2				1			
Wiegstadtl	PC	L		2				1			
Würbenthal	PC	L		2				1			
Zuckmantel	NPC	L		4				1			
Galizien.											
Alt-Sandec	PC	L		2				1			
Andrychau	P	L		2					1		
Belz	PC	L		1				1			
Bełżec	PC	L		2				1			
Bircza	PC	L		1				1			
Bóbrka	PC	L		2				1			
Bochnia	N	L		2				1			
Bohorodczany	P	L		2					1		
Bolechów	N	L		2				1			
Borszczów	PC	L		2				1			
Borysław	PC	L		1				1			
Brody	B	N/2		4	1	5					2
Brzeżan	B	C	2	3		1	1			1	
Brzozów	N	L		2				1			
Buczacz	B	C	2	3		2				1	
Bursztyn	PC	L		2				1			
Chorostków	PC	L		2				1			
Chrzanów	PC	L		2				1			
Chyrów	PC	L		2				1			
Cieszanów	PC	L		2				1			
Czortków	N	L		4				1			
Dąbrowa (seit 27. October)	PC	L		1				1			
Dembica	N	L		2				1			
Delatyn	PC	L		2				1			
Dobromil	N	L		4				1			

[1]) 9 Monate 7 Beamte.

In Verwendung stehende Apparate: Morse-	In Verwendung stehende Apparate: Hughes-	In Verwendung stehende Batterie-Elemente: Linien-	In Verwendung stehende Batterie-Elemente: Local-	Einnahmen (Gulden)	Ausgaben (Gulden)	Bestallung und Localzulage (Gulden)	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
1	...	...	6	378	279	240	50 fl.	Jauernig.
1	...	...	6	684	277	200	...	Karwin.
1	...	...	6	243	126	120	...	Klein-Mohrau.
1	...	...	6	124	129	120	...	Königsberg.
1	...	...	6	207	218	200	...	Lindewiese.
1	...	...	6	210	130	120	50 fl.	Niklasdorf.
3	...	92	12	2.623	2.913	...	...	Oderberg
1	...	...	6	328	765	...	...	Odrau.
1	...	...	6	506	756	...	...	Olbersdorf.
1	...	...	6	406	275	250	...	Schönbrunn.
1	...	...	6	165	171	150	...	Setzdorf.
1	...	...	6	404	343	300	...	Skotschau.
1	...	...	6	373	157	120	...	Standing.
5	...	183	30	5.918	8.713	...	...	Teschen.
5	...	151	24	6.623	8.589	...	...	Troppau.
1	...	...	6	547	176	120	...	Ustron.
1	...	...	6	266	233	200	...	Wagstadt.
1	...	...	6	347	149	120	...	Weidenau.
1	...	...	6	155	139	120	80 fl.	Wiegstadtl.
1	...	...	6	455	340	300	...	Würbenthal.
1	...	18	6	463	312	120	...	Zuckmantel.
								Galizien.
1	...	...	6	289	237	200	...	Alt-Sandec.
1	...	...	6	556	247	200	...	Andrychau.
1	...	...	6	542	330	250	...	Belz.
1	...	...	6	335	229	200	...	Bełżec.
1	...	...	6	247	229	200	...	Bircza.
1	...	...	6	234	237	200	...	Bóbrka.
1	...	...	6	1.289	883	...	...	Bochnia.
1	...	...	6	327	301	250	II 100 fl.	Bohorodczany.
1	...	...	6	877	986	...	...	Bolechów.
1	...	...	6	487	309	260	...	Borszczów.
1	...	...	6	842	308	200	...	Borysław.
3	...	60	18	14.738	7.245	...	...	Brody.
1	...	45	6	1.946	2.163	...	...	Brzeżan.
1	...	...	6	465	817	...	...	Brzozów.
1	...	60	6	2.448	2.854	...	...	Buczacz.
1	...	...	6	363	352	280	II	Bursztyn.
1	...	...	6	588	234	120	II 50 fl.	Chorostków.
1	...	...	6	569	270	200	L	Chrzanów.
1	...	...	6	397	163	120	...	Chyrów.
1	...	36	6	553	252	200	...	Cieszanów.
1	...	...	6	1.130	1.044	...	...	Czortków.
1	...	...	6	135	69	300	...	Dąbrowa (seit 27. October).
1	...	...	6	782	795	...	...	Dembica.
1	...	...	8	283	323	200	...	Delatyn.
1	...	30	6	402	792	...	...	Dobromil.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Dolina	N	L		2				1			
Drobobycz	B	C	1	4	3	2				1	
Dubiecko	PC	L		2				1			
Dukła	B	C	3	6		1	1			1	
Dynów	P	L		2					1		
Gorlice	N	L		2				1			
Gródek	N	L		4				1			
Gross-Mosty	PC	L		2				1			
Grybów	PC	L		2				1			
Grzymałów	PC	L		2				1			
Gwoździec	P	L		2					1		
Halicz	PC	L		2				1			
Horodenka	N	L		2				1			
Husiatyn	B	C	1	2		2				1	
Iwonicz (Juni-September)	B	BL		2							
Jagielnica	P	L		2					1		
Jarosłau	B	C	5	6	2	3				1	
Jasło	N	L		2				1			
Jaworów	N	L		2				1			
Jezierzany	PC	L		2				1			
Jordanów	PC	L		4				1			
Kałusz	N	L		2				1			
Kamionka-strumiłowa	PC	L		2				1			
Kenty	PC	L		2				1			
Kołbuszowa	P	L		2					1		
Kołomea	B	C	5	8	2	4				1	
Komarno (seit 2. October)	PC	L		2				1			
Kopyczyńce	N	L		4				1			
Korolówka	PC	L		2				1			
Kossów	PC	L		2				1			
Krakan	H	N	12	21	3	43	11			4	3
Krasiczyn	PC	L		2				1			
Krosno	PC	L		2				1			
Krynica (Juni-September)	B	BL		2							
Krystynopol	PC	L		2				1			
Krzeszowice	N	L		2				1			
Krzywcze	PC	L		2				1			
Kutty	PC	L		2				1			
Lancut	P	L		2					1		
Lemberg	H	N	15	20	6	51	15			8	2
Lemberg (Ausstellung 38 Tage)	B	L		1							
Limanowa	PC	L		2				1			
Lisko	PC	L		2				1			
Lubaczów	P	L		2					1		
Lubień (Juni-September)	B	BL		2							
Maków	N	L		2				1			
Mielec	N	L		2				1			
Mielnica	PC	L		2				1			
Mikulińce	N	L		2				1			
Monasterzyska	N	L		2				1			
Mościska	N	L		2				1			
Muszyna (bis 16. September)	P	L		1							

In Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Localzulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Apparate		Batterie-Elemente		Gulden				
1	...	...	6	887	955	...	...	Dolina.
3	...	15	18	4.023	2.409	...	...	Drohobycz.
1	...	...	6	389	280	250	30 fl.	Dubiecko.
1	...	120	6	1.150	2.403	...	...	Dukla.
1	...	...	6	455	257	200	...	Dynów.
1	...	...	6	1.646	961	...	...	Gorlice.
1	...	...	8	1.237	927	...	...	Gródek.
1	...	...	6	264	234	200	...	Gross-Mosty.
1	...	...	6	499	281	240	...	Grybów.
1	...	...	6	644	339	250	...	Grzymałów.
1	...	...	6	355	302	250	...	Gwoździec.
1	...	...	6	573	373	200	...	Halicz.
1	...	...	6	1.830	970	...	...	Horodenka.
1	...	30	6	2.227	2.840	...	...	Husiatyn.
1	...	...	6	229	279	...	...	Iwonicz (Juni-September).
1	...	...	6	358	241	120	L 75 fl.	Jagielnica.
4	...	21	18	4.365	4.021	...	...	Jarosłau.
1	...	...	6	823	879	...	...	Jaslo.
1	...	...	8	783	791	...	...	Jaworów.
1	...	...	6	516	316	250	...	Jezierzany.
1	...	...	6	132	143	120	...	Jordanów.
1	...	...	6	1.152	1.037	...	...	Kałusz.
1	...	16	6	519	348	280	...	Kamionka-strumiłowa.
1	...	...	6	310	159	120	...	Kenty.
1	...	...	6	421	350	300	...	Kołbuszowa.
3	...	90	18	4.773	5.854	...	...	Kołomea.
1	...	...	6	111	91	200	...	Komarno (seit 2. October).
1	...	20	6	924	906	...	...	Kopyczyńce.
1	...	...	6	518	411	300	50 fl.	Korolówka.
1	...	...	6	475	262	200	...	Kossów.
22	4	314	78	33.096	57.019	...	...	Krakau.
1	...	...	6	407	307	200	H u. 60 fl.	Krasiczyn.
1	...	...	6	591	316	250	H	Krosno.
1	...	...	6	816	371	...	...	Krynica (Juni-September).
1	...	...	6	294	183	150	...	Krystynopol.
1	...	...	6	899	875	...	...	Krzeszowice.
1	...	...	6	197	199	120	60 fl.	Krzywcze
1	...	...	6	489	266	200	...	Kutty.
1	...	...	6	770	389	300	...	Lancut.
25	3	426	34	55.338	72.182	...	...	Lemberg.
...	...	...	...	297	5	...	...	Lemberg (Ausstellung 38 Tage).
1	...	...	6	278	147	120	...	Limanowa.
1	...	...	6	424	559	250	...	Lisko.
1	...	...	6	502	350	300	...	Lubaczów.
1	...	...	6	137	174	...	...	Lubień (Juni-September).
1	...	20	6	252	583	...	LH	Maków.
1	...	...	6	888	869	...	...	Mielec.
1	...	...	6	512	326	250	...	Mielnica.
1	...	...	6	681	800	...	...	Mikulińce.
1	...	...	6	983	841	...	...	Monasterzyska.
1	...	...	6	982	898	...	...	Mościska.
1	...	...	...	139	105	90	LH	Muszyna (bis 16. September).

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinnen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Myślenice	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Nadwórna	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Neumarkt	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Neu-Sandec	B	C	4	7	2	3	1	. .	. .	1	. .
Nisko	P	L	. . .	2	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .
Okocim	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Okopy	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Oświęcim	B	L	1	2	3	1	. .	. .	. .	1	. .
Pilzno	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Podbuż	P	L	. . .	1	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .
Podgórze	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Podhajce	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Podwołoczyska	B	C	3	3	. .	3	. .	. .	. .	1	. .
Przemyśl	II	N/2	11	12	3	9	1	. .	. .	2	. .
Przemyślany	P	L	. . .	2	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .
Przeworsk	P	L	. . .	2	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .
Rabka (Juni-September)	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Radomyśl	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Radymno	P	L	. . .	2	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .
Radziechów	P	L	. . .	1	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .
Rawa-ruska	P	L	. . .	2	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .
Rohatyn	PC	L	. . .	1	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Rozwadów	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Rudki (seit 3. October)	PC	L	. . .	1	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Rudnik	P	L	. . .	2	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .
Rymanów	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Rzeszów	B	C	6	5	2	3	. .	. .	. .	1	. .
Sambor	B	C	3	4	2	1	1	. .	. .	1	. .
Sanok	B	C	2	3	. .	1	1	. .	. .	1	. .
Saybusch	N	L	. . .	4	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Sieniawa	N	L	. . .	1	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Skala	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Skałat	P	L	. . .	2	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .
Skole	P	L	. . .	2	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .
Sniatyn	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Sokal	B	L	2	2	. .	1	. .	. .	. .	1	. .
Sokolów	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Solotwina	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Stanislau	B	C [1])	7	8	3	5	1	. .	. .	1	. .
Staremiasto	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Stryj	B	C	3	5	3	2	1	. .	. .	1	. .
Szczawnica (Juni-September)	B	BL	. . .	2	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
Szczerzec	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Tarnobrzeg	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Tarnopol	II	N/2	4	5	2	6	4	. .	. .	2	. .
Tarnów	B	C [1])	8	11	3	8	. .	. .	. .	. .	2
Tlumacz	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Tluste	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .

[1]) Dienststunden bis 10 Uhr Abends.

In Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Local-zulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Apparate		Batterie-Elemente		Gulden				
1	...	...	6	260	239	200	...	Myślenice.
1	...	...	6	688	810	...	...	Nadwórna.
1	...	...	6	460	302	250	...	Neumarkt.
5	...	130	30	2.609	4.102	...	...	Neu-Sandec.
1	...	...	6	323	182	150	LH	Nisko.
1	...	...	6	715	672	...	LH	Okocim.
1	...	...	6	656	363	300	...	Okopy.
2	...	15	6	4.411	1.604	...	...	Oświęcim.
1	...	...	6	307	759	...	130 fl.	Pilzno.
1	...	..	6	184	19	...	L	Podbuż.
1	...	...	6	2.889	817	560	...	Podgórze.
1	...	...	6	1.211	984	...	...	Podhajce.
2	...	30	6	12.164	3.623	...	...	Podwołoczyska.
9	...	197	54	7.578	10.676	...	...	Przemyśl.
1	...	...	6	394	321	250	..	Przemyślany.
1	...	...	6	451	247	200	...	Przeworsk
1	...	...	6	99	47	40	...	Rabka (Juni-September).
1	...	...	6	1.690	1.131	...	...	Radomyśl.
1	...	...	6	540	287	250	...	Radymno.
1	...	15	6	683	290	200	...	Radziechów.
1	...	...	6	735	295	200	...	Rawa ruska.
1	...	...	6	658	407	320	H	Rohatyn.
1	...	...	6	693	735	...	LH	Rozwadów.
1	...	20	6	91	98	200	LH	Rudki (seit 3. October).
1	...	...	6	807	370	300	...	Rudnik.
1	...	...	6	636	336	250	...	Rymanów.
3	...	60	18	4.764	3.353	...	...	Rzeszów.
3	...	50	18	2.210	2.450	...	...	Sambor.
2	...	60	12	1.130	1.976	...	...	Sanok.
1	...	...	6	1.037	956	...	...	Saybusch.
1	...	6	6	711	660	...	H 50 fl.	Sieniawa.
1	...	...	6	1.444	814	...	...	Skała.
1	...	...	6	583	410	350	...	Skałat.
1	...	...	6	463	243	180	...	Skole.
1	...	...	6	1.542	948	...	H	Sniatyn.
1	...	30	6	1.083	1.616	...	...	Sokal.
1	...	...	6	412	259	200	...	Sokołów.
1	...	...	6	388	231	120	50 fl.	Sołotwina.
8	...	124	48	8.081	7.247	...	...	Stanislau.
1	...	...	6	467	260	200	..	Staremiasto.
5	...	76	24	3.038	4.168	...	...	Stryj.
1	...	...	6	589	139	...	...	Szczawnica (Juni-September).
1	...	...	6	364	276	120	L	Szczerzec.
1	...	25	6	862	622	...	H	Tarnobrzeg.
6	...	126	12	12.618	9.914	...	...	Tarnopol.
8	...	140	36	11.875	8.814	...	...	Tarnów.
1	...	...	6	760	722	...	L	Tłumacz.
1	...	...	6	1.032	698	...	...	Tłuste.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Staats-	Eingeschaltete Telegraphen-Linien: Eisenbahn-	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personale	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Trembowla	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Truszkawiec (Juni-September)	B	BL	. . .	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
Trzebinia	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Turka	PC	L	. . .	1	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Tyśmienica	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Ulaszkowce (Juni-Juli)	B	ML	. . .	2	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
Uście biskupie	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Ustrzyki	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Wadowice	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Wieliczka	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Zaleszczyki	B	C	10	8	. .	2	. .	. .	. .	1	. .
Zbaraż	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Złoczów	B	L	. . .	4	2	1	. .	. .	. .	1	. .
Żmigród	P	L	. . .	2	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .
Żołkiew	N	L	. . .	5	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Żurawno	N	L	. . .	3	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Żydaczów	PC	L	. . .	1	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Bukowina.											
Berhometh	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Bojan	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Czernowitz	H	N	9	14	2	28	7	. .	. .	3	4
Czudin	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Gurahumora	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Itzkany	B	N/2	. . .	2	2	3	. .	. .	. .	. .	. .
Jakobeny	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Kimpolung	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Kotzman	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Nowosielica	N	L	. . .	1	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Radautz	PC	L	1	4	. .	[1] 1	. .	. .	. .	. .	. .
Sadagóra	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Sereth	PC	L	1	2	. .	[1] 1	. .	. .	. .	. .	. .
Solka	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Storożynetz	N	L	. . .	4	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Suczawa	PC	C	4	3	. .	[1] 2	. .	. .	. .	. .	. .
Unter-Sinoutz	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Watradorna	N	L	. . .	1	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Wiznitz	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Zuryn	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Dalmatien.											
Almissa	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Arbe	PC	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Bencovaz	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Blatta	PC	L	. . .	1	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Bol	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Budua	N	L	. . .	2	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Castellastua	PC	L	. . .	1	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .
Castelnuovo	B	N	1	3	. .	3	. .	. .	. .	1	. .

[1]) Der Dienst wird vom Telegraphenpersonale versehen.

In Verwendung stehende Morse- Apparate	Hughes- Apparate	Linien- Batterie-Elemente	Local- Batterie-Elemente	Einnahmen Gulden	Ausgaben Gulden	Bestallung und Localzulage Gulden	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
1	...	...	6	606	869	...	H 100 fl.	Trembowla.
1	...	...	6	242	202	...	...	Truszkawice (Juni-September).
1	...	...	6	534	229	200	...	Trzebinin.
1	...	...	6	434	260	200	...	Turka.
1	...	...	6	712	788	...	...	Tyśmienica.
1	...	...	6	420	78	...	...	Ulaszkowce (Juni-Juli).
1	...	...	6	480	345	300	...	Uście biskupie.
1	...	...	6	461	639	250	...	Ustrzyki.
1	...	...	6	720	426	300	...	Wadowice.
1	...	...	6	749	403	300	...	Wieliczka.
2	...	60	12	2.628	2.339	...	...	Zaleszczyki.
1	...	...	6	584	249	120	...	Zbaraż.
2	...	40	.	1.775	2.270	...	...	Złoczów.
1	...	...	6	643	306	250	...	Żmigród.
1	...	18	4	773	751	...	...	Żołkiew.
1	...	32	6	726	852	...	...	Żurawno.
1	...	...	6	261	239	200	...	Zydnczów.
								Bukowina.
1	...	...	6	537	244	200	...	Berhometh.
1	...	...	5	313	186	150	...	Bojan.
16	1	208	71	31.237	38.402	...	...	Czernowitz.
1	...	60	6	695	260	200	...	Czudin.
1	...	72	6	717	868	...	H	Gurahumora.
3	...	72	12	8.496	2.431	...	...	Itzkany.
1	...	60	6	171	212	200	...	Jakobeny.
1	...	72	6	703	909	...	30 fl	Kimpolung.
1	...	...	6	496	176	120	...	Kotzman.
1	...	15	6	1.740	1.174	...	...	Nowosielica
1	...	72	6	1.896	1.431	...	H	Radautz.
1	...	...	6	1.481	364	350	...	Sadagóra.
1	...	60	6	1.784	2.117	...	...	Sereth.
1	...	60	6	200	165	140	H	Solka.
1	...	60	5	850	870	...	...	Storożynetz.
2	...	72	6	3.081	2.947	...	...	Suczawa.
1	...	60	6	578	250	200	...	Unter-Sinoutz.
1	...	60	6	646	907	...	...	Watradorna.
1	...	...	6	1.081	460	280	...	Wiznitz.
1	...	...	6	1.234	307	250	...	Zuryn.
								Dalmatien.
1	...	46	6	484	689	...	L	Almissa.
1	...	30	6	448	282	240	...	Arbe.
1	...	36	6	427	795	...	...	Bencovaz.
1	...	48	6	705	189	120	LH	Blatta.
1	...	36	6	356	558	...	LH	Bol.
1	...	18	6	2.012	1.076	...	...	Budua.
1	...	24	6	535	222	200	...	Castellastua.
1	...	44	6	2.016	3.508	...	...	Castelnuovo.

Land und Stationen	Kategorie	Classe	Anzahl der zugetheilten Nebenstationen	Eingeschaltete Staats- Telegraphen-Linien	Eingeschaltete Eisenbahn- Telegraphen-Linien	Personale in Verwendung auf der Station: Beamte	Telegraphistinen	Stationsführer, Postbedienstete	Privat-Personen	Depeschen-Austräger	Amtsboten, Diener
Cattaro	B	N	4	5		5				1	1
Cittavecchia	N	L		4				1			
Comisa	PC	L		1				1			
Curzola	B	L	3	3		1					
Dernis	N	L		2				1			
Fort Opus	PC	N		1		1)		1			
Gelsa	N	L		2				2) 1			
Gravosa	PC	L		2				1			
Grohote	PC	L		1				1			
Imoschi	N	N		2		1)		1			
Jagnina	PC	L		2				1			
Kistagne	P	L		2					1		
Knin	B	N	1	4		2					
Lesina	B	C	3	4		2					
Lissa	B	C	2	3		1	1				
Lissa (Semaphor)	S	C		1					3)		
Macarsca	B	N		2		2					
Metkovich	B	N	2	7		3					
Milna	PC	L		2				2) 1			
Neresi	PC	L		2				1			
Obbrovazzo	N	L		2				1			
Orebich	N	L		2				1			
Pago	N	L		2				1			
Perzagno	PC	L		2				1			
Postire	PC	L		2				1			
Pucischie	PC	L		1				1			
Punta d'Ostro (Semaphor)	S	C		1					3)		
Ragusa	II	N	5	6		15				2	1
Ragusa vecchia	PC	L		2				2) 1			
Risano	N	L		2				1			
San Giorgio	PC	L		2				1			
San Giovanni	PC	L		2				1			
San Pietro	B	C	7	4		3					
Scardona	N	L		2				1			
Sebenico	B	C	3	4	1	3					1
Selve	N	L		2				1			
Sign	B	N	2	5		2					
Slano	PC	L		2				1			
Spalato	II	N	2	7	1	14					1
Stagno	PC	L		2				1			
Stretto	PC	L		1				1			
Trappano	PC	L		2				1			
Traù	N	L		2				1			
Vergoraz	N	N		2		1)		1			
Verlicca	N	L		1				1			
Zara	II	N	5	6		19				1	2

1) Ein Candidat zugetheilt. 2) Der Stationsführer versieht auch den Postdienst. 3) Der Dienst und die Aus-

In Verwendung stehende								
Morse-	Hughes-	Linien-	Local-	Einnahmen	Ausgaben	Bestallung und Localzulage	Beiträge von Gemeinden oder Privaten	Land und Stationen
Apparate		Batterie-Elemente		Gulden				
3	. . .	78	18	6.747	3.968	. . .	. . .	Cattaro.
1	. . .	36	6	1.119	824	. . .	. . .	Cittavecchia.
1	. . .	42	6	694	234	200	40 fl.	Comisa.
1	. . .	48	6	1.531	1.564	. . .	. . .	Curzola.
1	. . .	30	6	1.476	795	. . .	. . .	Dernis.
1	. . .	6	6	724	1.031	270	150 fl.	Fort Opus.
1	. . .	52	6	886	914	. . .	. . .	Gelsa.
1	. . .	60	6	1.300	205	120	. . .	Gravosa
1	. . .	28	6	331	241	210	50 fl.	Grohote.
1	. . .	40	6	786	1.349	. . .	. . .	Imoschi.
1	. . .	48	6	573	210	140	. . .	Jagnina.
1	. . .	30	6	359	227	120	LH	Kistagne.
1	. . .	30	6	2.379	2.420	. . .	. . .	Knin.
3	. . .	104	18	650	4.115	. . .	. . .	Lesina.
1	. . .	46	6	1.454	1.996	. . .	. . .	Lissa.
1	. . .	24	6	4	8) . . .	. . .	. . .	Lissa (Semaphor).
1	. . .	60	6	2.215	2.631	. . .	. . .	Macarsca.
1	. . .	60	6	3.344	3.986	. . .	. . .	Metkovich.
1	. . .	30	6	1.035	710	. . .	L	Milna.
1	. . .	40	6	236	187	160	L 40 fl	Neresi.
1	. . .	60	6	761	860	. . .	. . .	Obbrovazzo.
1	. . .	48	6	1.533	769	. . .	. . .	Orebich.
1	. . .	52	6	823	690	. . .	L	Pago.
1	. . .	42	6	485	162	120	. . .	Perzagno.
1	. . .	28	6	335	233	180	60 fl.	Postire.
1	. . .	30	6	496	262	200	. . .	Pucischie.
1	. . .	12	6	44	8) . . .	. . .	. . .	Punta d'Ostro (Semaphor).
6	. . .	192	36	19.865	15.119	. . .	. . .	Ragusa.
1	. . .	36	6	574	670	. . .	L	Ragusa vecchia.
1	. . .	36	6	1.235	836	. . .	. . .	Risano.
1	. . .	54	6	212	183	160	. . .	San Giergio.
1	. . .	28	6	375	238	200	70 fl.	San Giovanni.
2	. . .	60	12	1.018	3.382	. . .	. . .	San Pietro.
1	. . .	30	6	793	760	. . .	. . .	Scardona.
3	. . .	76	18	5.469	4.731	. . .	. . .	Sebenico.
1	. . .	48	6	278	691	. . .	H	Selve.
1	. . .	66	6	1.694	2.320	. . .	L	Sign.
1	. . .	58	6	563	290	236	36 fl.	Slano.
8	. . .	168	48	11.267	17.540	. . .	. . .	Spalato.
1	. . .	45	6	973	270	180	L	Stagno.
1	. . .	30	6	479	168	120	L	Stretto.
1	. . .	48	6	806	242	120	L	Trappano.
1	. . .	40	6	1.528	1.037	. . .	. . .	Traù.
1	. . .	60	6	500	1.226	. . .	L	Vergoraz.
1	. . .	. . .	6	390	583	. . .	L	Verlicca.
6	. . .	192	36	10.096	22.038	. . .	. . .	Zara.

gaben werden von der Seebehörde besorgt.

2. Correspondenz-

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	Privat- Interne	Privat- nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
	Depeschen und						
Oesterreich unter der Enns.							
Haupt- und Residenzstadt Wien.							
Centralstation	6.130	7.982	535.287	193.067	742.466	13.771	14.971
Hofburg	2.583	7	14	6	2.640	2.887	223
Schönbrunn (Juni-October)	545	. .	1	. . . .	546	293	1
Laxenburg (Juni-August)	312	. . . .	. . . .	. . . .	312	84	. . . .
Handels-Ministerium	709	19	. . . .	. . . .	728	324	1.943
Seilerstätte	499	. . . .	19.777	4.782	25.058	. . . .	. . . .
Habsburgergasse	157	. . . .	12.743	4.308	17.208	. . . .	. . . .
Landskrongasse	. . . .	. . . .	9.126	4.640	13.766	. . . .	. . . .
Neubau, Zieglergasse	. . . .	. . . .	5.917	2.012	7.929	. . . .	. . . .
Pneumatische Stationen.							
Börse	. . . .	. . . .	22.589	35.394	57.983	. . . .	. . . .
Kärntnerring	3.816	111	46.764	17.974	68.665	. . . .	. . . .
Fleischmarkt	507	106	26.747	11.453	38.813	. . . .	. . . .
Mariahilf, Gumpendorf	. . . .	6	4.597	769	5.372	. . . .	. . . .
Leopoldstadt, Taborstrasse	. . . .	. . . .	11.386	1.917	13.303	. . . .	. . . .
Landstrasse, Hauptstrasse	. . . .	1	5.184	615	5.800	. . . .	. . . .
Wieden, Neumanngasse	464	. . . .	9.556	1.821	11.841	. . . .	. . . .
Neubau, Siebensterngasse	4	. . . .	5.855	1.476	7.335	. . . .	. . . .
Josephstadt, Mariatreugasse	250	. . . .	3.470	452	4.172	. . . .	. . .
Das übrige Land.							
Amstetten	5	19	1.222	37	1.283	6	199
Angern	. . . .	4	921	34	959	3	201
Aspang	3	1	451	6	461	8	430
Baden	330	55	6.420	597	7.402	299	530
Bruck an der Leitha	114	32	2.498	49	2.693	99	203
Dobersberg	. . . .	1	294	. . .	295	10	418
Dürnkrut	1	7	645	24	677	18	194
Ebenfurt	1	8	1.198	138	1.345	. . . .	467
Eggenburg	3	6	1.002	1	1.012	3	391
Fischamend	2	4	1.074	9	1.089	. . . .	483
Gänserndorf	7	30	1.606	79	1.722	5	550
Gaming	. . . .	4	472	5	481	1	273
Gföhl	3	2	361	. . . .	366	10	294
Gloggnitz (seit 9. Mai)	. . . .	13	1.055	44	1.112	4	328
Gmünd	7	4	972	16	999	8	473
Grafenegg	. . . .	3	454	32	489	8	190
Gross-Enzersdorf	14	16	665	3	698	15	469

Verkehr.

Angekommene Privat- Telegraphen-Avisi: interne	Angekommene Privat- Telegraphen-Avisi: nicht interne	Angekommene Privat- Telegraphen-Avisi: Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
							Oesterreich unter der Enns.
							Haupt- und Residenzstadt Wien.
656.391	248.519	933.652	1,626.318	3,302.436	24.962	21.717	Centralstation.
65	11	3.186	....	5.826	....	....	Hofburg.
26	....	320	....	866	....	....	Schönbrunn (Juni-October).
....	....	84	....	396	....	....	Laxenburg (Juni-August).
706	36	3.009	....	3.737	....	....	Handels-Ministerium.
....	....	....	....	25.058	....	....	Seilerstätte.
....	....	....	....	17.208	....	....	Habsburgergasse.
....	....	....	....	13.766	....	....	Landskrongasse.
....	....	....	....	7.929	....	....	Neubau, Zieglergasse.
							Pneumatische Stationen.
....	....	....	....	57.983	....	....	Börse.
....	....	....	....	68.665	....	....	Kärntnerring.
....	....	....	....	38.813	....	....	Fleischmarkt.
....	....	....	....	5.372	....	....	Mariahilf, Gumpendorf.
....	....	....	....	13.303	....	....	Leopoldstadt, Taborstrasse.
....	....	....	....	5.800	....	....	Landstrasse, Hauptstrasse.
....	....	....	....	11.841	....	....	Wieden, Neumanngasse.
....	....	....	....	7.335	....	....	Neubau, Siebensterngasse.
....	....	....	....	4.172	....	....	Josephstadt, Mariatreugasse.
							Das übrige Land.
1.258	38	1.501	....	2.784	....	....	Amstetten.
1.115	55	1.374	....	2.333	....	....	Angern.
392	8	838	....	1.299	....	....	Aspang.
7.366	847	9.042	....	16.444	....	....	Baden.
2.134	42	2.478	....	5.171	....	....	Bruck an der Leitha.
287	....	710	....	1.005	....	....	Dobersberg.
799	12	1.023	....	1.700	....	....	Dürnkrut.
1.423	100	1.990	....	3.335	....	....	Ebenfurt.
905	3	1.302	....	2.314	....	....	Eggenburg.
955	10	1.448	....	2.537	....	....	Fischamend.
983	11	1.549	....	3.271	....	....	Gänserndorf.
451	7	732	....	1.213	....	....	Gaming.
330	....	634	....	1.000	....	....	Gföhl.
1.213	54	1.599	2.799	5.510	1.419	1.419	Gloggnitz (seit 9. Mai)
580	6	1 067	1.894	3.960	499	406	Gmünd.
404	31	633	....	1.122	....	....	Grafenegg.
723	5	1.212	....	1.910	....	....	Gross-Enzersdorfer.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	Privat- interne	Privat- nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
	Depeschen und						
Gross-Siegharts	5	7	1.236	22	1.270	2	483
Gutenstein	1	5	474	3	483	2	481
Hainburg	30	12	1.445	16	1.503	25	484
Hainfeld	24	20	1.566	40	1.650	12	315
Herzogenburg	4	4	848	46	902	7	255
Horn	....	5	652	14	671	5	445
Krems	57	199	6,603	123	6.982	71	502
Laa an der Thaya	6	25	917	14	962	5	430
Langau (seit 2. Mai)	....	2	166	9	177	....	8
Langenlois	1	3	716	12	732	7	320
Lilienfeld	....	9	957	46	1.012	3	259
Marbach	....	4	436	3	443	....	151
Mistelbach	36	7	827	2	872	24	342
Mölk	3	6	1.012	43	1.064	7	215
Neulengbach	3	21	732	34	790	2	416
Neuukirchen	26	8	1.886	68	1.988	16	305
Obergrafendorf	....	8	649	10	667	5	316
Oberhollabrunn	6	2	1.229	11	1.248	10	489
Petronell	....	4	353	4	361	5	479
Pitten	1	6	439	11	457	1	457
Pöchlarn	....	5	496	15	516	2	219
Poisdorf	2	4	507	3	516	8	484
Pottendorf	1	5	790	14	810	2	486
Pyrawarth	....	8	499	3	510	....	421
Reichenau	595	16	2.695	124	3.430	310	348
Retz	2	7	1.908	63	1.980	4	490
Rosenau	....	1	495	3	499	....	136
St. Pölten	69	205	5.600	222	6,096	73	586
St. Valentin	4	11	747	35	797	3	489
Scheibbs	4	11	1.162	31	1.208	27	304
Schottwien	3	3	438	21	465	5	497
Schwechat	6	11	1.806	137	1.960	39	446
Spitz	....	8	916	5	929	....	474
Stockerau	25	24	3.483	332	3.864	25	527
Thaya	....	2	884	....	886	....	482
Türnitz	....	4	359	4	367	1	259
Vöslau	....	12	2.809	712	3.533	22	522
Waidhofen an der Thaya	6	5	1.446	22	1.479	12	475
Waidhofen an der Ybbs	....	8	1.780	51	1.839	7	482
Weitra	4	4	982	6	996	7	296
Wiener-Neustadt	71	46	8.904	517	9.538	108	562
Wilhelmsburg	....	3	933	20	956	....	328
Ybbs	9	168	729	26	932	6	292
Zistersdorf	....	9	549	2	560	1	388
Zwettl	18	14	1.413	9	1.454	15	489

Privat-Telegraphen-Avisi: Angekommene: interne	Privat-Telegraphen-Avisi: Angekommene: nicht interne	Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
1.603	24	2.112	. . . .	3.382	. . . .	. . . .	Gross-Sieghart s.
479	6	968	1.872	3.323	567	585	Gutenstein.
1.326	18	1.853	. . . .	3.356	. . . .	. . . .	Hainburg.
1.418	47	1.792	478	3.920	149	136	Hainfeld.
929	25	1.216	. . . .	2.118	. . . .	. . . .	Herzogenburg.
710	10	1.170	. . . .	1.841	. . . .	. . . .	Horn.
6.207	110	6.890	3.574	17.146	868	683	Krems.
907	5	1.347	. . . .	2.309	. . . .	. . . .	Laa an der Thaya.
127	1	136	. . . .	313	. . . .	. . . .	Langau (seit 2. Mai).
961	9	1.297	. . . .	2.029	. . . .	. . . .	Langenlois.
965	44	1.271	. . . .	2.283	. . . .	. . . .	Lilienfeld.
241	. . . .	392	. . . .	835	. . . .	. . . .	Marbach.
951	. . . .	1.317	. . . .	2.189	. . . .	. . . .	Mistelbach.
951	40	1.213	. . . .	2.277	. . . .	. . . .	Mölk.
1.171	49	1.638	. . . .	2.428	. . . .	. . . .	Neulengbach.
2.014	59	2.394	. . . .	4.382	. . . .	. . . .	Nennkirchen.
570	17	908	. . . .	1.575	. . . .	. . . .	Obergrafendorf.
1.245	15	1.759	. . . .	3.007	. . . .	. . . .	Oberhollabrunn.
266	2	752	10	1.123	. . . .	. . . .	Petronell.
657	13	1.128	. . . .	1.585	. . . .	. . . .	Pitten.
651	9	881	. . . .	1.397	. . . .	. . . .	Pöchlarn.
512	4	1.008	. . . .	1.524	. . . .	. . . .	Poisdorf.
912	5	1.405	. . . .	2.215	. . . .	. . . .	Pottendorf.
476	4	901	. . . .	1.411	. . . .	. . . .	Pyrawarth.
3.062	123	3.843	. . . .	7.273	. . . .	. . . .	Reichenau.
1.913	102	2.509	. . . .	4.489	. . . .	. . . .	Retz.
612	2	750	. . . .	1.249	. . . .	. . . .	Rosenau
5.706	182	6.547	30.392	43.035	2.354	2.520	St. Pölten.
372	23	887	. . . .	1.684	. . . .	. . . .	St. Valentin.
1.184	20	1.535	440	3.183	127	101	Scheibbs.
541	12	1.055	. . . .	1.520	. . . .	. . . .	Schottwien.
2.188	342	3.015	. . . .	4.975	. . . .	. . . .	Schwechat.
775	3	1.252	. . . .	2.181	. . . .	. . . .	Spitz.
3.669	326	4.547	. . . .	8.411	. . . .	. . . .	Stockerau.
1.109	. . . .	1.591	. . . .	2.477	. . . .	. . . .	Thaya.
278	3	541	. . . .	908	. . . .	. . . .	Türnitz.
3.113	683	4.340	. . . .	7.873	. . . .	. . . .	Vöslau.
1.601	25	2.113	. . . .	3.592	. . . .	. . . .	Waidhofen an der Thaya.
1.719	29	2.237	2.702	6.778	652	496	Waidhofen an der Ybbs.
1.154	7	1.464	. . . .	2.460	. . . .	. . . .	Weitra.
10.033	564	11.267	34.041	54.846	5.654	6.564	Wiener-Neustadt.
1.019	27	1.374	. . . .	2.330	. . . .	. . . .	Wilhelmsburg.
721	20	1.039	. . . .	1.971	. . . .	. . . .	Ybbs.
561	. . . .	950	. . . .	1.510	. . . .	. . . .	Zistersdorf.
1.399	10	1.913	. . . .	3.367	. . . .	. . . .	Zwettl.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	interne	nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
			Privat-				
	Depeschen und						
Oesterreich ob der Enns.							
Aigen bei Rohrbach	7	....	392	17	416	....	393
Altheim	....	6	308	126	440	....	490
Aschach	1	4	855	110	970	1	498
Attersee	....	2	498	24	524	....	74
Braunau	14	72	1.530	244	1.860	8	487
Ebensee	15	5	2.218	105	2.343	71	366
Efferding	....	1	553	15	569	....	292
Engelhartszell	....	43	861	320	1.224	....	210
Enns	6	17	1.854	51	1.928	21	526
Frankenmarkt	....	6	384	18	408	1	325
Freistadt	5	2	1.127	21	1.158	4	326
Gmunden	313	18	8.410	1.296	10.037	511	559
Grein	1	3	1.028	16	1.048	1	371
Hall	....	3	1.882	149	2.034	1	454
Hallstatt	3	8	1.110	30	1.151	1	41
Haslach	....	3	507	30	540	1	398
Ischl	999	395	10.905	1.318	13.617	635	539
Kammer	1	2	881	43	927	1	280
Kirchdorf	8	8	1.222	128	1.366	8	460
Kremsmünster	4	3	1.094	30	1.131	6	511
Kreuzen	....	3	432	17	452	....	449
Lambach	....	12	846	33	891	....	283
Linz	828	1.256	26.289	3.018	31.391	500	1.512
Mattighofen	1	7	750	61	819	18	425
Mauerkirchen	....	2	469	65	536	....	483
Mauthausen	1	7	1.124	23	1.155	8	499
Micheldorf	....	1	458	20	479	...	483
Mondsee	....	4	901	92	997	2	293
Neufelden	7	5	742	135	889	1	507
Neuhaus an der Donau	....	3	259	16	278	2	419
Obernberg	1	1	416	129	547	5	387
Oberweis	....	....	143	1	144	1	301
Ottensheim	....	1	230	9	240	....	447
Perg	6	2	353	10	371	3	442
Peuerbach	1	3	337	85	426	1	249
Ried	49	18	3.157	580	3.804	25	399
Rohrbach	11	16	884	159	1.070	14	455
St. Nicolai (seit 15. Mai)	....	1	506	....	507	....	276
Sarmingstein (seit 22. Juni)	....	....	194	1	195	....	136
Schärding	1	585	1.691	521	2.798	1	295
Spital am Pyhrn	....	....	401	4	405	....	....
Steyr	7	82	6.140	359	6.588	28	428
Steyrermühle	....	....	314	25	339	1	295
Steyrling	....	....	426	28	454	....	360
Suben	....	....	138	16	154	4	399
Traunkirchen	31	4	719	65	819	33	402
Unterach	....	....	363	20	383	....	248

Angekommene: interne (Privat-Telegraphen-Avisi)	Angekommene: nicht interne (Privat-Telegraphen-Avisi)	Angekommene: Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
							Oesterreich ob der Enns.
345	14	752	....	1.168	....	....	Aigen bei Rohrbach.
405	174	1.069	....	1.509	....	....	Altheim.
766	67	1.332	....	2.302	....	....	Aschach.
579	27	680	2	1.206	....	....	Attersee.
1.220	345	2.055	11.804	15.719	1.037	912	Braunau.
1.794	70	2.301	....	4.644	....	....	Ebensee.
509	19	820	....	1.389	....	....	Efferding.
428	51	689	....	1.913	....	....	Engelhartszell.
1.940	46	2.533	....	4.461	....	....	Enns.
408	20	754	....	1.162	....	....	Frankenmarkt.
1.131	46	1.507	....	2.665	....	....	Freistadt.
7.970	1.220	10.260	970	21.267	141	106	Gmunden.
892	18	1.282	....	2.330	....	....	Grein.
1.810	116	2.381	....	4.415	....	....	Hall.
964	22	1.028	....	2.179	....	....	Hallstatt.
352	23	774	....	1.314	....	....	Haslach.
9.854	1.378	12.406	152	26.175	18	10	Ischl.
783	42	1.106	....	2.033	....	....	Kammer.
1.095	114	1.672	....	3.038	....	....	Kirchdorf.
1.107	29	1.653	....	2.784	....	....	Kremsmünster.
399	17	865	....	1.317	....	....	Kreuzen.
979	31	1.293	....	2.184	....	....	Lambach.
32.115	3.413	37.540	202.721	271.652	4.035	3.766	Linz.
650	66	1.159	....	1.978	....	....	Mattighofen.
453	71	1.007	....	1.543	....	....	Mauerkirchen.
1.040	18	1.560	....	2.715	....	....	Mauthausen.
394	10	887	....	1.366	....	....	Michldorf.
842	73	1.210	....	2.207	....	....	Mondsee.
618	147	1.273	....	2.162	....	....	Neufelden.
362	19	802	....	1.080	....	....	Neuhaus an der Donau.
564	139	1.095	....	1.642	....	....	Obernberg.
127	1	430	....	574	....	....	Oberweis.
229	8	684	....	924	....	....	Ottensheim.
324	9	778	....	1.149	....	....	Perg.
313	81	644	....	1.070	....	....	Peuerbach.
2.787	794	4.005	174	7.983	27	60	Ried.
769	182	1.420	....	2.490	....	....	Rohrbach.
386	....	662	....	1.169	....	....	St. Nicolai (seit 15. Mai.)
133	1	270	....	465	....	....	Sarmingstein (seit 22. Juni.)
1.510	508	2.314	....	5.112	....	....	Schärding.
277	1	278	....	683	....	....	Spital am Pyhrn.
6.356	346	7.153	5.656	19.397	1.382	1.043	Steyr.
259	22	577	....	916	....	....	Steyrermühle.
344	18	722	....	1.176	....	....	Steyrling.
128	16	547	....	701	....	....	Suben.
628	70	1.133	....	1.952	....	....	Traunkirchen.
307	15	570	....	953	....	....	Unterach.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	interne	nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
			Privat-				
	Depeschen und						
Vöklabruck	5	19	1.208	60	1.292	13	402
Waizenkirchen	....	3	337	28	368	....	451
Wels	64	81	6.100	1.222	7.467	50	475
Weyer	2	7	677	2	688	....	1
Windischgarsten	....	10	694	12	716	1	29
Wolfsegg	....	4	843	61	908	2	279
Zipf	3	3	424	20	450	....	441
Salzburg.							
Bad Gastein	131	41	2.577	1.107	3.856	122	478
Bruck im Pongau (seit 7. Juni)	2	8	529	97	636	6	45
Fusch (Mai-September)	....	8	647	66	723	2	155
Hallein	....	20	900	174	1.091	5	438
Hofgastein (April-October)	1	2	457	41	501	5	188
Lend	....	7	805	55	867	6	340
Lofer	6	2	236	56	300	11	433
Mauterndorf	....	3	561	43	607	....	241
Mittersill (seit 4. Juli)	....	8	298	41	347	5	280
Radstadt	8	9	1.374	131	1.522	5	482
Saalfelden	12	8	588	88	696	5	391
Salzburg	120	547	17.406	4 496	22.869	706	634
St. Gilgen	....	1	425	37	463	6	334
St. Johann im Pongau	9	25	1.075	63	1.172	20	479
St. Michael im Lungau	....	4	296	21	321	1	472
Strobl	....	10	503	68	581	1	243
Tamsweg	2	....	439	11	452	4	239
Zell am See	30	14	1.258	206	1.508	20	438
Steiermark.							
Admont	....	....	937	24	961	3	133
Aflenz	16	6	585	4	611	4	457
Andritz	....	13	724	49	786	15	468
Anger	....	5	425	1	431	....	489
Aussee	5	40	4.688	318	5.051	35	533
Birkfeld	....	....	367	2	369	3	488
Bruck an der Mur	32	436	2.315	26	2.789	41	448
Burgau	....	1	512	10	523	2	490
Cilli	85	135	6.276	154	6.650	93	649
Dobelbad (Mai-October)	....	1	218	15	234	....	273
Drachenburg	15	4	347	....	366	7	489
Eibiswald	4	4	1.005	2	1.015	4	500
Eisenerz	32	9	880	5	926	25	411
Fehring	....	2	792	28	822	4	499
Feldbach	18	5	1.633	15	1.671	23	502
Franz	4	1	224	4	233	5	493
Friedau	....	12	1.150	35	1.197	10	380
Fridauwerk	....	1	195	1	197	....	360
Friedberg	1	6	327	3	337	3	513
Frohnleiten	1	4	1.091	17	1.113	6	460
Fürstenfeld	11	17	988	61	1.077	6	509

Angekommene interne	Angekommene nicht interne	Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
Privat-							
Telegraphen-Aviel							
1.168	51	1.634	3.362	6.288	. . . .	. . . .	Vöklabruck.
308	24	783	. . . .	1.151	. . . .	. . . .	Waizenkirchen.
6 876	1.251	8.652	22.192	38.311	5.045	4.453	Wels.
676	. . . .	677	. . . .	1.365	. . . .	. . . .	Weyer.
529	10	569	. . . .	1.285	. . . .	. . . .	Windischgarsten.
742	55	1.078	. . . .	1.986	. . . .	. . . .	Wolfsegg.
922	30	1.396	. . . .	1.846	. . . .	. . . .	Zipf.
							Salzburg.
2.499	992	4.091	1.918	9.865	. . . .	. . . .	Bad Gastein.
356	69	476	. . . .	1.112	. . . .	. . . .	Bruck im Pongau (seit 7. Juni).
505	42	704	. . . .	1.425	. . . .	. . . .	Fusch (Mai-September).
1.169	181	1.793	. . . .	2.887	. . . .	. . . .	Hallein.
373	29	595	. . . .	1.096	. . . .	. . . .	Hofgastein (April-October).
622	32	1.000	. . . .	1.867	. . . .	. . . .	Lend.
225	42	711	. . . .	1.011	. . . .	. . . .	Lofer.
228	3	472	. . . .	1.079	. . . .	. . . .	Mauterndorf.
148	12	445	. . . .	792	. . . .	. . . .	Mittersill (seit 4. Juli).
1.445	119	2.051	2	3.575	. . . .	. . . .	Radstadt.
451	53	900	. . . .	1.596	. . . .	. . . .	Saalfelden.
19.066	5.376	25.782	96.392	145.043	5.993	4.570	Salzburg.
315	25	680	. . . .	1.143	. . . .	. . . .	St. Gilgen
1.011	45	1.555	. . . .	2.727	. . . .	. . . .	St. Johann im Pongau.
213	12	698	1.233	2.252	. . . .	. . . .	St. Michael im Lungau.
462	59	765	. . . .	1.346	. . . .	. . . .	Strobl.
307	5	555	. . . .	1.007	. . . .	. . . .	Tamsweg.
1.196	155	1.809	. . . .	3.317	. . . .	. . . .	Zell am See.
							Steiermark.
918	17	1.071	. . . .	2.032	. . . .	. . . .	Admont.
576	12	1.049	. . . .	1.660	. . . .	. . . .	Aflenz.
847	41	1.371	. . . .	2.157	. . . .	. . . .	Andritz.
356	1	846	. . . .	1.277	. . . .	. . . .	Anger.
4.326	275	5.169	138	10.358	24	27	Aussee.
315	. . . .	806	. . . .	1.175	. . . .	. . . .	Birkfeld.
2.369	26	2.884	5.120	10.793	1.283	936	Bruck an der Mur.
497	14	1.003	. . . .	1.526	. . . .	. . . .	Burgau.
6.424	149	7.315	16.210	30.175	1.258	568	Cilli.
222	24	519	. . . .	753	. . . .	. . . .	Dobelbad (seit Mai-October).
274	1	771	. . . .	1.137	. . . .	. . . .	Drachenburg.
900	5	1.409	. . . .	2.424	. . . .	. . . .	Elbiswald.
732	1	1.169	. . . .	2.095	. . . .	. . . .	Eisenerz.
744	30	1.277	. . . .	2.099	. . . .	. . . .	Fehring.
1.476	10	2.011	. . . .	3.682	. . . .	. . . .	Feldbach.
236	3	737	. . . .	970	. . . .	. . . .	Franz.
954	32	1.376	. . . .	2.573	. . . .	. . . .	Friedau.
150	. . . .	510	. . . .	707	. . . .	. . . .	Fridauwerk.
347	1	864	134	1.335	. . . .	. . . .	Friedberg.
1.066	10	1.542	. . . .	2.655	. . . .	. . . .	Frohnleiten.
915	76	1.506	. . . .	2.583	. . . .	. . . .	Fürstenfeld.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	interne	nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
			Privat-				
	Depeschen und						
Gleichenberg	14	426	4.282	199	4.921	14	505
Gleisdorf	6	6	1.231	22	1.265	6	497
Gonobitz	3	13	1.090	42	1.148	19	500
Gratz	1.055	4.934	60.951	3.030	69.970	881	3.848
Hartberg	6	....	922	15	943	8	502
Ilz	2	2	946	80	1.030	1	458
Irdning (seit 29. Juni)	2	4	258	8	272	3	90
Judenburg	23	399	3.484	45	3.951	25	501
Kainberg	1	9	465	27	502	1	477
Kapfenberg (seit 1. Juni)	....	7	580	50	637	....	324
Kindberg	1	2	1.296	11	1.310	9	504
Kirchbach	....	....	340	1	341	3	482
Knittelfeld	14	10	2.370	33	2.427	19	468
Köflach (seit 14. Mai)	2	2	782	24	810	14	357
Krieglach	2	18	630	2	652	3	580
Landsberg (Deutsch-)	7	7	1.443	42	1.499	8	491
Landsberg (Windisch-)	....	1	727	50	778	4	488
Leibnitz	3	....	1.565	24	1.592	12	549
Leoben	53	981	5.824	100	6.958	67	673
Liezen	20	22	1.268	13	1.323	17	495
Luttenberg	24	12	852	1	889	14	502
Mahrenberg	2	3	292	2	299	2	469
Marburg	112	583	11.041	194	11.930	136	1.212
Mariazell	17	23	1.732	32	1.804	24	508
Mitterdorf	2	5	649	20	676	....	509
Mitterndorf bei Aussee	....	4	918	21	943	2	146
Mürzsteg (seit 1. Mai)	42	9	255	2	308	36	369
Mürzzuschlag	49	14	2.195	250	2.508	46	513
Murau	8	3	764	20	795	8	452
Mureck	....	8	837	4	849	5	497
Neuberg	94	15	702	5	816	94	496
Neuhaus	2	10	913	16	941	6	343
Pettau	64	386	4.167	34	4.651	55	541
Pöllau	....	1	354	3	358	2	207
Pöltschach	....	8	958	52	1.018	2	475
Radegund St.	....	3	754	33	790	5	492
Radkersburg	34	6	2.351	9	2.400	62	506
Rann	8	8	1.186	3	1.205	13	478
Reitenau	....	1	226	2	229	....	470
Römerbad (Mai-September)	....	10	655	26	691	....	199
Rohitsch	2	4	1.029	25	1.060	13	492
Rottenmann	4	8	1.052	5	1.069	6	360
Sachsenfeld	3	4	566	48	621	1	500
St. Paul im Santhale	....	3	493	2	498	....	502
Sauerbrunn	1	34	2.471	62	2.568	3	535
Schönstein	4	6	682	4	696	3	479
Spielfeld	3	3	936	30	972	16	494
Stainz	....	6	642	3	651	4	459
Steinbrücken	25	33	1.171	34	1.263	16	514
Trofaiach	1	....	436	6	443	....	493
Tüffer	4	8	865	30	907	6	462
Voitsberg (seit 10. Mai)	4	12	778	7	801	4	345

Angekommene Privat-Telegraphen-Avisi: interne	Angekommene Privat-Telegraphen-Avisi: nicht interne	Angekommene Privat-Telegraphen-Avisi: Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
3.778	184	4.481	356	9.758	....	....	Gleichenberg.
1.127	23	1.653	....	2.918	....	....	Gleisdorf.
865	31	1.415	....	2.563	....	....	Gonobitz.
75.295	3.276	83.300	205.696	358.966	12.338	10.395	Gratz.
793	14	1.317	....	2.260	....	....	Hartberg.
736	66	1.261	....	2.291	....	....	Ilz.
192	8	293	....	565	....	....	Irdning (seit 29. Juni).
3.140	29	3.695	19.304	26.950	2.163	2.188	Judenburg.
380	22	880	....	1.382	....	....	Kainberg.
601	36	961	....	1.598	....	....	Kapfenberg (seit 1. Juni).
1.130	11	1.654	....	2.964	....	....	Kindberg.
207	....	692	....	1.038	....	....	Kirchbach.
2.060	37	2.584	....	5.011	....	....	Knittelfeld.
986	38	1.395	....	2.205	....	....	Köflach (seit 14. Mai).
587	3	1.173	....	1.825	....	....	Krieglach.
1.267	45	1.811	....	3.310	....	....	Landsberg (Deutsch-).
534	44	1.070	....	1.848	....	....	Landsberg (Windisch-).
1.859	11	2.431	....	4.023	....	....	Leibnitz.
5.512	64	6.316	28.406	41.680	3.638	3.211	Leoben.
1.192	13	1.717	10.002	13.042	2.694	2.407	Liezen.
727	1	1.244	....	2.133	....	....	Luttenberg.
248	8	722	....	1.021	....	....	Mahrenberg.
11.908	155	13.411	41.030	66 371	3.148	2.279	Marburg.
1.193	29	1.754	1.132	4.690	....	....	Mariazell.
644	24	1.177	....	1.853	....	....	Mitterdorf.
725	13	886	....	1.829	....	....	Mitterndorf bei Aussee.
136	1	542	....	850	....	....	Mürzsteg (seit 1. Mai).
1.906	244	2.709	2	5.219	....	....	Mürzzuschlag.
747	11	1.218	....	2.013	....	....	Murau.
772	4	1.278	....	2.127	....	....	Mureck.
707	9	1.306	....	2.122	....	....	Neuberg.
727	4	1.080	....	2.021	....	....	Neuhaus
3.479	27	4.102	2.068	10.821	695	414	Pettau.
389	4	602	....	960	....	....	Pöllau.
1.061	54	1.592	....	2.610	....	....	Pöltschach.
699	20	1.216	....	2.006	....	....	Radegund St.
2.185	10	2.763	....	5.163	....	....	Radkersburg.
1.003	4	1.498	....	2.703	....	....	Rann.
169	....	639	....	868	....	....	Reitenau.
578	13	790	....	1.481	....	....	Römerbad (Mai-September).
792	25	1.322	68	2.450	....	....	Rohitsch.
786	4	1.156	....	2.225	....	....	Rottenmann.
522	36	1.059	....	1.680	....	....	Sachsenfeld.
436	2	940	....	1.438	....	....	St. Paul im Santhale.
2.110	48	2.696	1.362	6.626	....	....	Sauerbrunn
521	....	1.003	....	1.699	....	....	Schönstein
666	26	1.202	....	2.174	....	....	Spielfeld.
603	6	1.072	....	1.723	....	....	Stainz.
849	29	1.408	5.530	8.201	916	1.106	Steinbrücken.
373	6	872	....	1.315	....	....	Trofaiach.
954	29	1.451	....	2.358	....	....	Tüffer.
736	12	1.097	....	1.898	....	....	Voitsberg (seit 10. Mai).

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	Interne	nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
			Privat-				
	Depeschen und						
Voran	2	12	220	2	236	1	492
Vordernberg	....	5	811	12	898	1	493
Weiz	12	14	988	17	1.031	9	487
Wildalpen (seit 24. Juni)	4	5	432	3	444	1	277
Wildon	2	4	881	55	872	14	502
Windisch-Feistritz	4	....	839	9	852	12	468
Windisch-Gratz	5	2	750	7	764	4	485
Zeltweg (seit 1. Juni)	....	4	555	3	562	5	283
Kärnten.							
Bleiberg	3	2	406	1	412	3	465
Bleiburg	....	6	510	12	528	2	496
Eisenkappel	....	4	286	3	293	1	489
Feldkirchen	7	11	1.338	29	1.385	5	457
Ferlach	....	6	435	11	452	3	487
Friesach	....	27	784	31	842	1	511
Gmünd	3	1	642	29	675	7	437
Gurk (seit 9. Juli)	3	9	328	18	358	2	254
Hermagor	14	1	594	11	620	14	446
Kirchbach im Gailthale	....	64	322	1	387	1	394
Klagenfurt	90	1.272	17.481	646	19.489	380	1.282
Kötschach	1	1	531	7	540	4	466
Malborghetto (seit 19. Juli)	5	8	266	17	296	25	223
Miklautzhof	....	5	455	7	467	....	487
Nötsch (seit 14. August)	....	3	143	3	149	....	177
Obervellach	3	2	456	11	472	5	475
Paternion	3	2	307	19	331	2	468
Pörtschach (seit 1. April)	....	7	692	43	742	3	371
Pontafel	17	7	671	45	740	40	474
Prevali	....	....	624	21	645	1	493
Spittal	23	2	1.655	68	1.748	7	479
Tarvis	95	22	1.557	82	1.756	47	487
Unter-Dranburg	....	5	746	3	754	5	484
St. Leonhard im Lavantthale	2	2	509	9	522	10	472
St. Paul im Lavantthale	4	1	558	12	575	15	449
St. Veit im Gailthale	1	7	1.097	13	1.118	11	475
Villach	25	438	6.092	351	6.906	59	574
Villacheralpe (August-October)	....	5	303	8	316	....	49
Völkermarkt	4	10	1.144	34	1.192	5	467
Winklern	4	....	250	9	263	6	450
Wolfsberg	37	17	2.148	136	2.338	8	502
Krain.							
Adelsberg	53	12	1.079	55	1.199	44	356
Bischoflak	15	8	706	16	745	6	347
Feistritz in der Wochein	....	8	158	....	166	....	7
Gottschee	9	2	831	20	862	19	7
Gurkfeld	17	12	932	3	964	23	411
Idria	18	3	454	10	485	21	430
Krainburg	18	51	1.676	38	1.783	42	373
Laibach	313	488	16.849	621	18.271	697	607

Angekommene Privat- Telegraphen-Avisi: interne	Angekommene Privat- Telegraphen-Avisi: nicht interne	Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
224	4	721	....	957	....	....	Vorau.
810	13	1.317	....	2.215	....	....	Vordernberg.
875	10	1.381	....	2.412	....	....	Weiz.
216	1	495	....	939	....	....	Wildalpen (seit 24. Juni).
1.014	35	1.565	....	2.437	....	....	Wildon.
785	10	1.275	....	2.127	....	....	Windisch-Feistritz.
708	6	1.203	....	1.967	....	....	Windisch-Gratz.
543	4	835	....	1.397	....	....	Zeltweg (seit 1. Juni).
							Kärnten.
444	1	913	....	1.325	....	....	Bleiberg.
683	9	1.190	....	1.718	....	....	Bleiburg.
308	2	800	....	1.093	....	....	Eisenkappel.
1.285	16	1.763	....	3.148	....	....	Feldkirchen.
466	6	962	....	1.414	....	....	Ferlach.
819	22	1.353	1.382	3.577	415	313	Friesach.
526	16	986	....	1.661	....	....	Gmünd.
261	16	533	....	891	....	....	Gurk (seit 9. Juli).
494	11	965	....	1.585	....	....	Hermagor.
234	3	632	....	1.019	....	....	Kirchbach im Gailthale.
17.909	622	20.193	65.966	105.648	3.365	3.154	Klagenfurt.
467	5	942	....	1.482	....	....	Kötschach.
192	11	451	....	747	....	....	Malborghetto (seit 9. Juli.)
234	2	723	....	1.190	....	....	Miklautzhof.
96	....	273	....	422	....	....	Nötsch (seit 14. August).
402	6	888	....	1.360	....	....	Obervellach.
287	38	795	....	1.126	....	....	Paternion.
661	25	1.060	....	1.802	....	....	Pörtschach (seit 1. April.)
430	22	966	....	1.706	....	....	Pontafel.
600	13	1.107	....	1.752	....	....	Prevali.
1.687	67	2.240	....	3.988	....	....	Spittal.
1.387	63	1.984	1.856	5.596	581	395	Tarvis.
684	7	1.180	28	1.962	....	....	Unter-Drauburg.
381	1	864	....	1.386	....	....	St. Leonhard im Lavantthale.
492	1	957	....	1.532	....	....	St. Paul im Lavantthale.
1.066	13	1.565	....	2.683	....	....	St. Veit im Gailthale.
6.083	311	7.027	35.864	49.797	2.621	2.231	Villach.
65	2	116	....	432	....	....	Villacheralpe (August-October).
1.046	21	1.539	....	2.731	....	....	Völkermarkt.
223	1	680	....	943	....	....	Winklern.
1.942	141	2.593	....	4.931	....	....	Wolfsberg.
							Krain.
1.133	39	1.572	1.558	4.329	328	211	Adelsberg.
684	19	1.056	....	1.801	....	....	Bischoflak.
146	....	153	....	319	....	....	Feistritz in der Wochein.
854	17	897	....	1.759	....	....	Gottschee.
872	2	1.308	....	2.272	....	....	Gurkfeld
443	4	898	....	1.383	....	....	Idria.
1.849	46	2.310	142	4.235	....	....	Krainburg.
18.243	507	20.054	51.124	89.449	4.009	4.152	Laibach.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	interne	nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
			Privat-				
	Depeschen und						
Landstrass	....	1	229	1	231	15	1
Mannsburg	....	2	391	5	398	....	298
Möttling	1	8	608	5	622	10	3
Nassenfuss	6	1	357	2	366	4	2
Neumarktl	2	8	621	34	665	3	296
Racach	....	7	389	4	400	2	16
Radmannsdorf	22	8	378	4	412	25	377
Rakek	2	12	1.167	218	1.399	22	21
Reifnitz	7	8	383	1	399	4	11
Rudolfswerth	77	11	1.489	13	1.590	50	451
St. Bartelmae	2	5	277	....	284	1	4
Seisenberg	....	3	210	2	215	4	10
Stein	9	17	936	9	971	10	397
Töplitz	....	3	172	2	177	2	6
Treffen	12	1	250	...	263	7	3
Tschernembl	21	5	442	14	482	17	11
Veldes (Mai-September)	3	14	831	20	868	3	204
Weixelburg	4	1	156	4	165	5	18
Wippach	3	2	497	3	505	5	437
Zirknitz (seit 2. Juli)	1	8	229	10	248	3	196
Oesterr.-illyr. Küstenland.							
Albona	6	6	700	31	743	9	275
Aquileja (seit 22. October)	....	5	197	10	212	....	9
Bescannova	1	21	641	1	664	13	69
Buje	3	3	484	9	499	10	184
Canale	1	....	244	4	249	8	399
Capo d'Istria	81	23	1.607	106	1.817	79	449
Cervignano	3	9	1.487	139	1.638	7	397
Cherso	5	21	999	67	1.092	8	43
Cittannova	3	5	309	24	341	6	186
Cormons	20	6	1.685	601	2.312	53	403
Dignano	15	1	581	60	657	32	311
Duino	....	1	351	23	375	....	379
Fasana	4	4	155	12	175	3	6
Fianona	4	12	106	3	125	4	278
Flitsch	2	1	442	14	459	6	393
Görz	179	1.220	13.689	1.857	16.945	180	583
Gradisca	13	11	1.193	212	1.429	25	334
Grado (seit 4. October)	9	14	139	16	178	1	95
Haidenschaft	....	11	736	14	761	8	425
Lazzaretto	....	1	91	5	97	4	1
Lovrana	2	10	355	132	499	1	283
Lussin grande	....	4	290	18	312	5	334
Lussin piccolo	79	61	3.461	657	4.258	70	1.200
Monfalcone	14	2	896	90	1.002	15	276
Montona (seit 16. Juli)	1	7	243	4	255	5	4
Ossero	2	1	234	27	264	1	....
Parenzo	138	31	1.421	119	1.709	61	361
Pirano	18	11	1.490	143	1.662	29	431
Pisino	202	457	1.202	27	1.888	130	540

Angekommene Privat-Telegraphen-Avisi interne	Angekommene Privat-Telegraphen-Avisi nicht interne	Angekommene Privat-Telegraphen-Avisi Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
252	....	268	....	499	....	....	Landstrass.
466	2	766	....	1.164	....	....	Mannsburg.
558	15	581	....	1.203	....	....	Möttling.
310	1	317	....	683	....	....	Nassenfuss.
647	25	971	....	1.636	....	....	Neumarktl.
278	2	293	....	693	....	....	Racach.
399	3	804	....	1.216	....	....	Radmannsdorf.
910	179	1.132	....	2.581	....	....	Rakek.
349	....	364	....	763	....	....	Reifnitz.
1.284	9	1.794	490	3.874	....	....	Rudolfswerth.
230	....	285	....	519	....	....	St. Bartelmae.
164	....	178	....	393	....	....	Seisenberg.
915	9	1.331	....	2.302	....	....	Stein.
105	3	116	....	293	....	....	Töplitz.
202	1	213	....	476	....	....	Treffen.
412	22	462	....	944	....	....	Tschernembl.
646	17	870	4	1.742	....	....	Veides (Mai-September).
151	4	178	....	343	....	....	Weixelburg.
364	....	806	....	1.311	....	....	Wippach.
117	8	324	....	572	....	....	Zirknitz (seit 2. Juli).
							Oesterr.-illyr. Küstenland.
590	77	951	....	1.694	....	....	Albona.
155	7	171	....	383	....	....	Aquileja (seit 22. October).
620	2	704	....	1.368	....	....	Bescanuova.
489	8	691	4	1.194	....	....	Buje.
167	4	578	12	839	....	....	Canale.
1.729	85	2.342	....	4.159	....	....	Capo d'Istria
1.433	178	2.010	....	3.648	....	....	Cervignano.
1.062	149	1.262	168	2.522	....	....	Cherso.
247	12	401	....	742	....	....	Cittanuova.
1.905	423	2.784	....	5.096	....	....	Cormons.
670	56	1.069	....	1.726	....	....	Dignano.
439	38	856	....	1.231	....	....	Duino.
111	5	125	....	300	....	....	Fasana.
114	7	403	....	528	....	....	Fianona.
376	6	781	....	1.240	....	....	Flitsch.
13.641	2.072	16.476	12.346	45.767	1.592	1.375	Görz.
1.082	221	1.662	....	3.091	....	....	Gradisca.
120	7	223	....	401	....	....	Grado (seit 4. October).
666	14	1.113	....	1.874	....	....	Haidenschaft.
108	2	115	....	212	....	....	Lazzaretto.
337	189	810	....	1.309	....	....	Lovrana.
429	30	798	....	1.110	....	....	Lussin grande.
3.829	1.271	5.870	280	10.408	....	....	Lussin piccolo.
931	99	1.321	....	2.323	....	....	Monfalcone.
153	2	164	....	419	....	....	Montona (seit 16. Juli).
217	53	271	....	535	....	....	Ossero.
1.292	105	1.819	....	3.528	....	....	Parenzo.
1.660	153	2.273	....	3.935	....	....	Pirano.
1.174	27	1.871	14.244	18.003	625	569	Pisino.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	Interne	nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
			Privat-				
	Depeschen und						
Pola	777	489	13.712	470	15.448	605	1.046
Porer (Semaphor)	2	366	62	....	430	....	3
Rovigno	96	10	2.528	233	2.867	110	358
Salvore (Semaphor) (seit 9. Juni)	2	6	57	5	70	1	14
Sessana	28	4	780	19	831	25	135
Tolmein	16	5	520	2	543	10	374
Triest	3.063	3.667	135.878	78.617	221.225	6.920	4.178
Umago	8	1	607	70	686	12	74
Veglia	28	6	715	19	768	29	8
Visco	2	....	272	19	293	1	129
Visinada	....	2	255	2	259	4	21
Volosca	22	17	579	41	659	23	299
Tirol und Vorarlberg.							
Achenkirchen	1	12	250	154	417	6	525
Ala	23	6	485	259	773	13	548
Arco	135	20	894	184	1.233	46	521
Bezau	10	1	258	86	355	4	460
Bludenz	6	7	787	420	1.220	1	547
Borgo	16	8	771	240	1.035	19	455
Bozen	172	82	12.133	3.863	16.250	447	1.062
Bregenz	26	470	3.500	2.405	6.401	80	1.098
Brennerbad (Juli-August)	....	9	134	16	159	....	103
Brixen	21	46	1.473	217	1.757	27	618
Bruneck	32	10	1.707	361	2.110	41	537
Cavalese	7	1	399	57	464	10	523
Cles	16	....	605	118	739	21	421
Comano (34 Tage)	....	2	83	24	109	....	48
Cortina d'Ampezzo	13	9	747	183	952	17	535
Dornbirn	4	1	820	445	1.270	4	504
Egg	....	3	332	123	458	....	481
Feldkirch	13	43	2.993	1.726	4.775	16	576
Fondo	30	3	306	53	392	12	414
Fügen	....	1	316	69	386	8	526
Hall	2	27	1.262	190	1.181	26	558
Hittisau	....	....	202	94	296	....	489
Hohenems	....	4	871	1.087	1.962	....	484
Hopfgarten	....	8	220	35	263	1	530
Imst	28	2	751	70	851	21	536
Innsbruck	855	1.105	16.791	3.765	22.516	1.127	1.239
Jenbach (Mai-September)	1	20	520	162	703	4	259
Kaltenbach	....	5	111	10	126	2	448
Kitzbühel	9	10	830	177	1.026	24	557
Klobenstein (Juni-September)	1	1	199	31	232	1	142
Krumbach	....	2	138	49	189	....	389
Kufstein	40	29	1.875	423	2.367	47	568
Landeck	24	48	793	139	1.004	13	596
Levico	5	6	545	636	1.192	4	440
Lienz	16	382	1.526	141	2.065	17	557
Malé	1	3	513	224	741	1	426
Mals	2	5	471	153	631	17	468
Meran	142	106	6.842	3.554	10.644	113	636

Angekommene Telegraphen-Avisi: interne (Privat)	nicht interne (Privat)	Summe	Ueber-telegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
12.296	482	14.429	2.004	31·881	83	92	Pola.
9	. . . .	12	. . . .	442	. . . .	. . . .	Porer (Semaphor).
2.446	198	3.112	94	6.073	32	29	Rovigno.
48	4	67	. . . .	137	. . . .	. . . .	Salvore (Semaphor) (seit 9. Juni).
840	12	1.012	. . . .	1.843	. . . .	. . . .	Sessana.
426	3	813	. . . .	1.356	. . . .	. . . .	Tolmein.
150.261	76.081	237.440	371.030	829.695	2.414	1.897	Triest.
524	52	662	. . . .	1.348	. . . .	. . . .	Umago.
687	24	748	28	1.544	. . . .	. . . .	Veglia.
179	32	341	. . . .	634	. . . .	. . . .	Visco.
224	1	250	. . . .	509	. . . .	. . . .	Visinada.
653	58	1.033	. . . .	1.692	. . . .	. . . .	Volosca.
							Tirol und Vorarlberg.
235	122	888	. . . .	1.305	. . . .	. . . .	Achenkirchen.
583	462	1.636	. . . .	2.409	. . . .	. . . .	Ala.
825	205	1.597	. . . .	2.830	. . . .	. . . .	Arco.
305	89	858	. . . .	1.213	. . . .	. . . .	Bezau.
778	431	1.757	956	3.933	. . . .	. . . .	Bludenz.
846	249	1.569	. . . .	2.604	. . . .	. . . .	Borgo.
12.936	3.147	17.592	114.544	148.386	1.149	1.119	Bozen.
3.524	2.490	7.192	336.464	350.057	1.643	2.008	Bregenz.
81	17	201	. . . .	360	. . . .	. . . .	Brennerbad (Juli-August).
1.576	223	2.444	9.834	14.035	3.181	2.001	Brixen.
1.577	272	2.427	. . . .	4.537	. . . .	. . . .	Bruneck.
354	63	950	. . . .	1.414	. . . .	. . . .	Cavalese.
610	132	1.184	. . . .	1.923	. . . .	. . . .	Cles.
45	14	107	. . . .	216	. . . .	. . . .	Comano (34 Tage.).
613	141	1.306	. . . .	2.258	. . . .	. . . .	Cortina d'Ampezzo.
1.017	639	2.164	. . . .	3.434	. . . .	. . . .	Dornbirn.
274	140	895	. . . .	1.353	. . . .	. . . .	Egg.
2.503	2.559	5.654	2.546	12.975	529	577	Feldkirch.
309	50	785	. . . .	1.177	. . . .	. . . .	Fondo.
283	71	888	. . . .	1.274	. . . .	. . . .	Fügen.
1.543	211	2.338	. . . .	3.819	. . . .	. . . .	Hall.
148	119	756	. . . .	1.052	. . . .	. . . .	Hittisau.
1.282	754	2.520	. . . .	4.482	. . . .	. . . .	Hohenems.
253	29	813	. . . .	1.076	. . . .	. . . .	Hopfgarten.
617	79	1.253	. . . .	2.104	. . . .	. . . .	Imst.
18.504	4.125	24.995	154.404	201.915	4.306	3.187	Innsbruck.
471	102	836	. . . .	1.539	. . . .	. . . .	Jenbach (Mai-September).
110	13	573	. . . .	699	. . . .	. . . .	Kaltenbach.
896	221	1.698	. . . .	2.724	. . . .	. . . .	Kitzbühel.
160	28	331	. . . .	563	. . . .	. . . .	Klobenstein (Juni-Septem.)
105	82	576	. . . .	765	. . . .	. . . .	Krumbach.
2.634	692	3.941	64	6.372	70	76	Kufstein.
573	126	1.308	9.462	11.774	. . . .	. . . .	Landeck.
591	654	1.689	. . . .	2.881	. . . .	. . . .	Levico.
1.446	113	2.133	2.894	7.092	940	774	Lienz.
530	239	1.196	. . . .	1.937	. . . .	. . . .	Malé.
447	139	1.071	. . . .	1.702	. . . .	. . . .	Mals.
6.433	3.188	10.370	28	21.042	. . . .	. . . .	Meran.

Land und Stationen	Aufgegebene Staats-	Aufgegebene Dienst-	Aufgegebene Privat- interne	Aufgegebene Privat- nicht interne	Aufgegebene Summe	Angekommene Staats-	Angekommene Dienst-
	Depeschen und						
Mezzolombardo	14	9	748	163	934	20	436
Nassereit	1	2	305	45	353	5	542
Nauders	3	1	193	95	292	7	537
Niederdorf	1	18	1.126	154	1.299	5	549
Pergine	9	6	542	136	693	16	435
Pertisau (Juni-September)	6	11	507	93	617	11	190
Pfänder (Mai-September)	....	1	41	74	116	....	234
Predazzo	1	1	309	35	349	5	540
Primiero	9	....	530	97	636	15	536
Rabbi (Juli-August)	....	4	90	36	130	1	58
Reutte	13	9	695	413	1.130	41	542
Ried	1	3	223	31	258	3	518
Riva	32	378	1.646	616	2.672	44	523
Rovoreto	23	18	3.481	1.326	4.848	48	560
S. Martino di Castr. (Juni-Sept.)	....	4	79	21	104	....	170
Schlanders	2	6	327	80	415	4	539
Schluderbach (März-October)	....	2	547	83	632	1	384
Schruns	....	2	180	124	306	....	524
Schwarzenberg	....	....	110	76	186	....	357
Schwaz	29	14	711	133	887	19	549
Seehof (Juni-September)	....	12	443	140	595	....	147
Silz	5	7	178	22	212	8	523
Telfs	5	....	647	86	738	8	528
Tione	16	4	382	155	557	17	448
Toblach (Juni-September)	2	11	220	31	264	4	186
Trient	237	107	7.754	2.935	11.033	688	577
Vaduz (Liechtenstein)	....	4	96	78	178	....	299
Waidring	....	2	155	45	202	1	535
Wörgl	1	17	636	152	806	4	515
Zell am Ziller	6	4	386	66	462	11	529
Böhmen.							
Adlerkosteletz	4	....	1.871	156	2.031	84	402
Arnau	....	4	4.069	510	4.583	48	451
Asch	63	19	3.621	2.090	5.793	94	437
Aujezd an der Mies	....	2	548	10	560	....	....
Auscha	....	8	2.730	271	3.009	25	420
Aussig	24	1.182	9.208	2.561	12.975	126	969
Bärringen	....	4	555	99	658	2	325
Bauschowitz	....	....	1.069	30	1.099	62	400
Bechin	3	7	665	7	682	4	312
Bejchor	....	1	626	28	655	1	437
Benatek (Alt-)	1	2	1.472	1	1.476	70	3
Beneschau bei Kaplitz	....	4	462	4	470	....	405
Beneschau bei Wottitz	11	3	1.565	25	1.604	117	441
Beraun	29	10	1.533	24	1.596	126	391
Bergreichenstein	....	2	825	62	889	3	400
Bilin	....	6	1.530	45	1.581	3	415

Angekommene Privat-Telegraphen-Avis: interne	nicht interne	Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
761	173	1.390	. . . .	2.324	. . . .	. . . .	Mezzolombardo.
225	28	800	. . . .	1.153	. . . .	. . . .	Nassereit.
186	122	852	. . . .	1.144	. . . .	. . . .	Nauders.
990	135	1.679	3.838	6.816	. . . .	. . . .	Niederdorf.
562	130	1.143	. . . .	1.836	. . . .	. . . .	Pergine.
389	67	657	. . . .	1.274	. . . .	. . . .	Pertisau (Juni-September).
49	35	318	. . . .	434	. . . .	. . . .	Pfänder (Mai-September).
311	22	878	. . .	1.227	. . . .	. . . .	Predazzo.
479	123	1.153	. . .	1.789	. . . .	. . . .	Primiero.
53	28	140	. . . .	270	. . . .	. . . .	Rabbi (Juli-August).
699	435	1.717	. .	2.847	. . . .	. . . .	Reutte.
142	23	686	. . .	944	. . . .	. . . .	Ried.
1.699	510	2.776	. . . .	5.448	. . . .	. . . .	Riva.
3.938	1.362	5.908	15.986	26.742	901	880	Rovereto.
22	34	226	. . .	330	. . . .	. . . .	S. Martino di Castr. (Juni-Sept.)
350	52	945	. . .	1.360	. . . .	. . . .	Schlanders.
298	27	710	. . .	1.342	. . . .	. . . .	Schluderbach. (März-October.)
150	108	782	. . .	1.088	. . . .	. . . .	Schruns.
81	78	516	. . .	702	. . . .	. . . .	Schwarzenberg.
867	183	1.618	. . . .	2.505	. . . .	. . . .	Schwaz.
366	133	646	. . . .	1.241	. . . .	. . . .	Seehof (Juni-September).
154	18	703	. . . .	915	. . . .	. . . .	Silz.
639	94	1.269	. . . .	2.007	. . . .	. . . .	Telfs.
325	157	947	. . . .	1.504	. . . .	. . . .	Tione.
264	15	469	450	1.183	. . . .	. . . .	Toblach (Juni-September).
8.431	2.924	12.620	26.052	49.705	823	966	Trient.
107	107	513	. . . .	691	. . . .	. . . .	Vaduz (Liechtenstein).
109	33	678	. . . .	880	. . . .	. . . .	Waidring.
558	178	1.255	3.254	5.315	917	688	Wörgl.
415	56	1.011	. . . .	1.473	. . . .	. . . .	Zell am Ziller.
							Böhmen.
1.873	118	2.477	. . .	4.508	. . . .	. . . .	Adlerkostelets.
3.858	478	4.835	. . . .	9.418	. . . .	. . . .	Arnau
4.073	1.830	6.434	346	12.573	. . . .	. . . .	Asch.
539	6	545	. . . .	1.105	. . . .	. . . .	Aujezd an der Mies.
2.539	381	3.365	. . . .	6.374	. . . .	. . . .	Auscha.
8.968	3.068	13.131	140.270	166.376	5.463	5.027	Aussig.
526	69	922	. . . .	1.580	. . . .	. . . .	Bärringen.
860	11	1.333	. . . .	2.432	. . . .	. . . .	Bauschowitz.
588	10	914	. . . .	1.596	. . . .	. . . .	Bechyn.
551	14	1.003	. . . .	1.658	. . . .	. . . .	Bejchor.
1.582	2	1.657	. . . .	3.133	. . . .	. . . .	Benatek (Alt-).
399	4	808	. . . .	1.278	. . . .	. . . .	Beneschau bei Kaplitz.
1.923	29	2.510	58	4.172	. . . .	. . . .	Beneschau bei Wottitz.
1.839	12	2.368	. . . .	3.964	. . . .	. . . .	Beraun.
685	73	1.161	. . . .	2.050	. . . .	. . . .	Bergreichenstein.
1.785	45	2.248	. . . .	3.829	. . . .	. . . .	Bilin.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	Interne	nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
			Privat-				
	Depeschen und						
Bischofteinitz	1	2	1.040	98	1.141	18	241
Blatna	10	4	1.018	31	1.063	116	5
Bodenbach	58	136	4.970	2.016	7.180	163	2.039
Böhmisch-Aicha	2	2	1.295	255	1.554	47	431
Böhmisch-Brod	14	4	1.603	22	1.643	125	437
Böhmisch-Kamnitz	....	14	2.478	328	2.820	5	427
Böhmisch-Leipa	42	....	5.958	441	6.441	124	462
Böhmisch-Skalitz	....	6	1.631	202	1.839	17	111
Böhmisch-Trübau	5	10	796	67	878	108	430
Böhmisch-Zwickau	....	5	1.567	105	1.677	....	301
Brandeis an der Elbe	52	14	2.250	41	2.357	121	142
Břas	....	3	922	21	946	2	442
Braunau	23	13	2.294	413	2.743	134	439
Březnitz	3	2	901	12	918	....	2
Brünnlitz	1	....	1.083	125	1.209	9	418
Brüx	47	25	5.551	532	6.155	47	421
Buchau	....	4	672	39	715	4	400
Budin an der Eger	13	1	921	3	938	7	412
Budweis	131	809	13.164	681	14.785	189	547
Carlsbad	43	734	20.596	9.257	30.630	118	622
Časlau	196	17	3.686	76	3.975	133	442
Černowitz bei Tabor	....	10	719	6	735	76	408
Chejnow	....	4	416	5	425	1	1
Chiesch	....	....	713	20	733	....	367
Chlumetz	1	6	2.258	94	2.359	20	454
Chotěboř	6	4	1.125	4	1.139	109	347
Chotzen	....	7	1.378	58	1.443	1	2
Chrast bei Chrudim	....	4	852	23	879	....	391
Chrudim	32	11	4.352	80	1.475	104	419
Čistá	2	20	265	5	292	12	225
Dauba	23	13	1.702	171	1.909	69	426
Deutschbrod	16	11	2,375	173	2.575	130	450
Dobřisch	1	....	906	8	915	....	....
Dobrowitz	....	3	1.206	22	1.231	108	432
Dobruschka	2	....	565	15	582	1	338
Duppau (seit Juli)	....	2	378	16	396	1	159
Dux	....	20	3.168	111	3.599	6	439
Eger	105	152	10.598	2.485	13.640	286	500
Eichwald (seit Juli)	....	3	351	67	421	....	186
Einsiedl	....	3	812	88	903	1	431
Eipel	....	3	496	299	798	1	442
Eisenstein	....	12	1,685	244	1,941	9	63
Elbe-Kosteletz	....	7	676	6	689	5	426
Elbogen	2	5	1.306	154	1.467	11	406
Eule	3	1	241	....	248	3	12
Falkenau bei Eger	21	9	2,517	410	3 017	19	440
Franzensbad	....	94	6.454	2.460	9.008	4	479
Frauenberg	....	8	1.149	14	1,171	19	391
Freiheit	1	3	669	131	864	....	423
Friedland	....	8	1.474	211	1.693	2	447
Gabel	5	3	1.132	46	1.186	91	380
Gablonz	17	12	3.138	1.413	4.580	109	459

Angekommene Privat-Telegraphen-Avisi			Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den / an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen		Land und Stationen
interne	nicht interne	Summe			übernommene	abgegebene	
1.046	132	1.437	. . . .	2.578	. . . .	. . . .	Bischofteinitz.
956	18	1.095	. . . .	2.158	. . . .	. . . .	Blatna.
3.646	1.553	7.401	13.684	28.265	2.876	4.532	Bodenbach.
1.553	340	2.371	. . . .	3.925	. . . .	. . . .	Böhmisch-Aicha.
1.701	18	2.281	. . . .	3.924	. . . .	. . . .	Böhmisch-Brod.
2.593	302	3.327	. . . .	6.147	. . . .	. . . .	Böhmisch-Kamnitz.
5.854	404	6.844	7.296	20.581	1.126	1.129	Böhmisch-Leipa.
1.560	175	2.163	. . . .	4.002	. . . .	. . . .	Böhmisch-Skalitz.
885	54	1.477	458	2.813	. . . .	. . . .	Böhmisch-Trübau.
1.521	88	1.910	. . . .	3.587	. . . .	. . . .	Böhmisch-Zwickau.
2.524	36	3.123	12	5.492	. . . .	. . . .	Brandeis an der Elbe.
1.188	30	1.662	. . . .	2.608	. . . .	. . . .	Břas.
2.407	409	3.389	. . . .	6.132	. . . .	. . . .	Braunau.
937	9	948	. . . .	1.866	. . . .	. . . .	Březnitz
1 024	94	1.545	. . . .	2.754	. . . .	. . . .	Brünnlitz.
6.336	549	7.356	10.360	23.871	1.465	898	Brüx.
672	38	1.114	. . . .	1.829	. . . .	. . . .	Buchau.
677	3	1.099	. . . .	2.037	. . . .	. . . .	Budin an der Eger.
12.465	570	13.771	101.377	129.933	5.682	3.479	Budweis.
18.520	8.686	27 916	53.816	112.392	1.351	1.196	Carlsbad.
4.005	71	4.651	10	8 636	. . . .	. . . .	Časlau.
651	6	1.141	. . . .	1.876	. . . .	. . . .	Černowitz bei Tabor.
406	2	410	. . . .	835	. . . .	. . . .	Chejnow.
684	24	1.075	. . . .	1.808	. . . .	. . . .	Chiesch.
2.481	101	3.056	. . . .	5.415	. . . .	. . . .	Chlumetz.
1.077	4	1.537	. . . .	2.676	. . . .	. . . .	Chotěboř.
1.519	63	1.585	. . . .	3.028	. . . .	. . . .	Chotzen.
873	17	1.281	. . . .	2.160	. . . .	. . . .	Chrast bei Chrudim
4.665	76	5.264	. . . .	9.739	. . . .	. . . .	Chrudim.
239	. . . .	476	. . . .	768	. . . .	. . . .	Čistá.
1.275	187	1.957	. . . .	3.866	. . . .	. . . .	Dauba.
2.330	152	3.062	28	5.665	. . . .	. . . .	Deutschbrod.
1.127	. . . .	1.127	. . . .	2.042	. . . .	. . . .	Dobřisch.
1.168	15	1.723	. . . .	2.954	. . . .	. . . .	Dobrowitz.
529	9	877	. . . .	1.459	. . . .	. . . .	Dobruschka.
244	8	412	. . . .	808	. . . .	. . . .	Duppan (seit Juli).
3.935	726	5.106	. . . .	8.705	. . . .	. . . .	Dux.
10.349	2.737	13.872	87.679	115.191	4.662	3.222	Eger.
345	52	583	. . . .	1.004	. . . .	. . . .	Eichwald (seit Juli).
992	153	1.577	. . . .	2.480	. . . .	. . . .	Einsiedl.
457	321	1.221	. . . .	2.019	. . . .	. . . .	Eipel.
1.213	256	1.541	. . . .	3.482	. . . .	. . . .	Eisenstein.
695	7	1.133	. . . .	1.822	. . . .	. . . .	Elbe-Kosteletz.
1.268	175	1.860	. . . .	3.327	. . . .	. . . .	Elbogen.
289	2	306	. . . .	554	. . . .	. . . .	Eule.
2.534	562	3.555	2.514	9.086	460	461	Falkenau bei Eger.
5.982	2.626	9.091	12	18.111	. . . .	. . . .	Franzensbad.
1.221	15	1.646	. . . .	2.817	. . . .	. . . .	Frauenberg.
577	122	1.122	. . . .	1.926	. . . .	. . . .	Freiheit.
1 513	214	2.176	. . . .	3.869	. . . .	. . . .	Friedland.
1.133	42	1.646	. . . .	2.832	. . . .	. . . .	Gabel.
2.942	1.799	5.309	. . . .	9.889	. . . .	. . . .	Gablonz.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	interne	nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
			Privat-				
	Depeschen und						
Georgswalde	....	1	602	110	713	1	193
Giesshübl-Puchstein (Juli-Sept.)	....	5	102	4	111	....	65
Görkau	....	4	1.733	408	2.145	....	410
Goltsch-Jenikau	1	6	1.988	269	2.264	145	439
Graslitz	26	1	1.857	329	2.213	34	434
Gratzen	....	10	894	12	916	14	411
Gross-Aupa	....	....	249	55	304	....	434
Gross-Čakowitz	....	....	526	10	536	...	389
Grottau	....	1	1.382	228	1.611	102	441
Grulich	2	8	908	83	.1.001	7	425
Haid	27	6	881	208	1.122	22	432
Haida	....	7	1.874	511	2.392	4	446
Haindorf	....	2	714	254	970	....	440
Hartmanitz	13	4	886	69	972	1	11
Haslau	....	....	260	100	360	....	409
Heinrichsgrün	....	....	375	34	409	2	415
Heřmanměstec	6	3	2.033	58	2.100	2	444
Hermanseifen	....	2	341	54	397	....	429
Herrnskretschen	....	1	272	248	521	....	504
Hirschberg	....	3	780	39	822	2	276
Hlinsko	2	3	771	47	823	4	635
Hohenbruck	2	1	786	44	833	82	449
Hohenelbe	108	6	3.598	706	4.418	73	438
Hohenfurt	....	....	654	25	679	2	....
Hohenmauth	4	10	2.249	65	2.328	101	146
Horaždiowitz	1	2	1.569	28	1.600	103	391
Hořitz	9	10	2.658	70	2.747	70	415
Hořowitz	11	9	1 229	111	1.360	128	430
Humpoletz	2	2	1.565	66	1.635	102	439
Jaroměř	8	....	1.521	234	1.763	12	391
Jechnitz	....	1	494	3	498	....	2
Jenschovitz	....	....	486	7	493	109	...
Jičin	215	20	7.006	600	7.841	154	495
Joachimsthal	14	2	599	77	692	15	368
Johannisbad (Mai-September)	....	12	504	523	1.039	2	167
Josephstadt	22	29	3.321	105	3.477	36	459
Josephsthal	....	6	801	71	878	97	414
Jungbunzlau	545	24	6.714	299	7.582	247	462
Jungwoschitz	3	2	772	3	780	2	96
Kaaden	84	7	1.865	93	2.049	128	436
Kamenitz bei Eule	....	1	999	12	1.012	90	14
Kamenitz an der Linde	4	2	632	8	646	104	280
Kaplitz	2	3	628	11	644	95	49
Karbitz	1	4	785	109	899	1	411
Kauřim (seit April)	1	3	754	13	771	5	302
Kaznau	....	....	597	24	621	29	39
Kladno	2	2	1.599	24	1.627	123	410
Klattau	60	16	4.039	165	4.280	118	393
Klösterle	....	1	566	46	613	6	325
Königgrätz	592	23	7.603	264	8.482	192	481
Königinhof	42	9	2.797	56	2.904	18	447
Königsaal	....	7	635	29	671	....	7

Angekommene – Privat-Telegraphen-Aviel: interne	Angekommene – Privat-Telegraphen-Aviel: nicht interne	Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
697	158	1.049	....	1.762	....	....	Georgswalde.
99	3	167	....	278	....	....	Giesshübl-Puchstein (Juli-Sept.)
2.090	388	2.888	....	5.033	....	....	Görkan.
2.174	266	3.024	....	5.288	....	....	Goltsch-Jenikau.
1.654	353	2.475	....	4.688	....	....	Graslitz.
1.063	19	1.507	2.003	4.426	....	....	Gratzen.
200	62	696	....	1 000	....	....	Gross-Aupa.
509	16	914	....	1.450	....	....	Gross-Čakowitz.
1.106	153	1.802	....	3.413	....	....	Grottau.
865	88	1.385	....	2.386	....	....	Grulich.
781	178	1.413	....	2.535	....	....	Hald.
1.747	557	2.754	....	5.146	....	....	Haida.
658	189	1.287	....	2.257	....	....	Haindorf.
758	42	812	....	1.784	....	....	Hartmanitz.
281	108	798	....	1.158	....	....	Haslau.
280	28	725	....	1.134	....	....	Heinrichsgrün.
1.843	49	2.338	....	4.438	....	....	Heřmáuměstec.
341	63	833	....	1.230	....	....	Hermanseifen.
227	159	890	....	1.411	....	....	Herrnskretschen.
673	32	983	....	1.805	....	....	Hirschberg.
793	60	1.492	....	2.315	....	....	Hlinsko.
640	41	1.212	42	2.087	....	....	Hohenbruck.
3 434	601	4.546	182	9.146	....	....	Hohenelbe.
658	18	678	....	1.357	....	....	Hohenfurt.
2.348	67	2.662	....	4.990	....	....	Hohenmauth.
1.372	44	1.910	....	3.510	....	....	Hornždiowitz.
2.764	68	3.317	....	6.064	....	....	Hořitz.
1.312	118	1.988	....	3.348	....	....	Hořowitz.
1.743	51	2.335	....	3.970	....	....	Humpoletz.
1.465	189	2.057	....	3.820	....	....	Jaroměř.
427	1	430	....	928	....	....	Jechnitz.
504	4	617	....	1.110	....	....	Jenschovitz.
5.022	546	6.217	16.114	30.172	1.106	849	Jičin.
597	112	1.092	....	1.784	....	....	Joachimsthal.
483	513	1.165	....	2.204	....	....	Johannisbad (Mai September).
3.299	110	3.904	16.348	23.729	2.585	1.984	Josephstadt.
938	63	1.512	....	2.390	....	....	Josephsthal.
6.171	313	7.193	6.208	20.983	1.407	1.221	Jungbunzlau.
760	3	861	....	1.641	....	....	Jungwoschitz.
2.063	123	2.750	1.957	6.756	....	....	Kaaden.
992	11	1.107	....	2.119	....	....	Kamenitz bei Eule.
574	7	965	....	1.611	....	....	Kamenitz an der Linde.
648	7	799	....	1.443	....	....	Kaplitz.
1.230	294	1.936	....	2.835	....	....	Karbitz.
637	18	962	....	1.733	....	....	Kauřim (seit April).
591	30	692	....	1.313	....	....	Kaznau.
2.347	22	2,902	32	4.561	....	....	Kladno.
3.881	183	4.605	....	8.885	....	....	Klattau.
507	51	889	....	1.502	....	....	Klösterle.
7.095	261	8.029	12.078	28.589	3.146	3.189	Königgrätz.
2.483	47	2.995	....	5.899	....	....	Königinhof.
715	31	753	....	1.424	....	....	Königsaal.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	interne	nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
			Privat-				
	Depeschen und						
Königsberg a. d. Eger	3	13	1.010	187	1.213	2	429
Kohljanowitz (seit April)	....	4	650	8	662	....	294
Kolin	39	391	7.427	409	8.266	266	461
Kollesehowitz	3	2	1.083	16	1.104	3	1
Komotau	46	39	5.326	546	5.957	228	897
Kralowitz	137	4	438	4	583	66	84
Kralup	....	5	1.251	93	1.349	98	378
Kratzau	....	....	499	136	635	....	395
Krumau	32	24	3.104	58	3.218	116	395
Kuschwarda	....	....	276	35	311	1	369
Kuttenberg	27	23	3.648	84	3.782	88	385
Landskron	19	4	1.080	57	1.160	105	443
Laun	38	7	2.649	35	2.729	123	462
Lautschin	....	5	1.555	91	1.651	5	107
Ledeč	6	5	991	1	1.003	105	336
Leitmeritz	86	1.146	6.964	648	8.844	274	808
Leitomischl	19	5	2.197	97	2.318	132	450
Libaň	2	5	1.150	10	1.167	2	429
Libějic	....	5	538	....	543	....	....
Liblin	....	3	369	37	409	13	341
Libochowitz	7	1	1.496	40	1.544	9	....
Liehtenstein	....	2	580	42	624	....	10
Liebenau (seit October)	2	2	136	34	174	15	....
Liebeschitz	....	4	1.039	65	1.108	....	406
Liebwerda (Mai-September)	....	9	363	61	433	....	161
Lissa	....	2	954	24	980	104	....
Lobositz	2	3	3.566	526	4.097	12	1.140
Lomnitz bei Jičin	3	7	694	29	733	1	430
Lubenz	1	1	656	8	666	4	363
Luditz	....	....	753	11	764	....	387
Maffersdorf	....	1	975	397	1.373	....	429
Mariaschein	....	1	741	239	981	....	314
Marienbad	24	150	11.495	4.861	16.530	88	495
Marschendorf	1	2	846	59	908	3	432
Marsehau (seit Juli)	....	3	224	4	231	....	176
Melnik	782	372	2.871	85	4.110	172	431
Mies	2	7	1.006	68	1.083	2	9
Mirowitz	....	....	326	8	334	1	....
Mittellangenau	....	1	448	86	535	....	427
Mnischek	....	....	480	11	491	....	9
Moldautein	4	7	897	7	915	93	235
Morehenstern	....	2	573	162	737	48	432
Mscheno	5	4	490	11	510	7	399
Mühlhausen	10	8	800	2	820	10	355
Münehengrätz	142	3	2.231	66	2.445	52	391
Nachod	7	5	1.966	221	2.199	46	436
Nechanitz	1	4	746	14	765	6	444
Nepomuk	....	11	714	28	753	10	13
Netolitz	3	7	871	8	889	9	221
Neubydžow	29	8	5.282	218	5.537	27	451
Neubistritz	1	....	1.059	20	1.080	6	311
Neudek	2	5	1.014	213	1.234	2	407

Angekommene – Privat- – Interne	Angekommene – Privat- – nicht interne	Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
Telegraphen-Avisi							
1.063	164	1.658	....	2.871	....	....	Königsberg a. d. Eger.
550	4	848	....	1.510	....	....	Kohljanowitz (seit April).
7.426	478	8.634	11.220	28.120	2.235	1.768	Kolin.
1.310	9	1.323	....	2.427	....	....	Kolleschowitz.
5.182	601	6.908	21.364	31.229	4.888	4.259	Komotau.
390	....	540	....	1.123	....	....	Kralowitz.
1.374	30	1.880	....	3.229	....	....	Kralup.
599	167	1.161	....	1.796	....	....	Kratzau.
3.273	52	3.836	....	7.054	....	....	Krumau.
252	39	661	....	972	....	....	Kuschwarda.
4.017	72	4.562	....	8 344	....	....	Kuttenberg.
1 171	43	1.762	....	2.922	....	....	Landskron.
2.524	24	3.133	....	5.862	....	....	Laun.
1.693	111	1.919	....	3.570	....	....	Lautschin.
1.116	4	1.561	....	2.564	....	....	Ledeč.
7.064	690	8.836	....	17.680	....	....	Leitmeritz.
2.377	104	3.063	....	5.381	....	....	Leitomischl.
1.101	5	1.537	....	2.704	....	....	Lihaň.
525	....	525	....	1.068	....	....	Libějic.
270	77	701	....	1.110	....	....	Liblin.
1.261	27	1.297	....	2.841	....	....	Libochowitz.
520	50	580	....	1.204	....	....	Lichtenstein.
144	22	181	....	355	....	....	Liebenau (seit October).
1.137	130	1.673	....	2.781	....	....	Liebeschitz.
315	33	509	....	942	....	....	Liebwerda (Mai-September).
1.059	18	1.181	....	2.161	....	....	Lissa.
3.538	565	5.255	12	9.364	....	....	Lobositz.
682	17	1.130	....	1.863	....	....	Lomnitz bei Jičin.
749	12	1.128	....	1.794	....	....	Lubenz.
741	14	1.142	....	1.906	....	....	Luditz.
1.170	399	1.998	....	3.371	....	....	Maffersdorf.
1.423	527	2.264	....	3.245	....	....	Mariaschein.
10.018	4.584	15.185	11.174	42.889	....	....	Marienbad.
765	44	1.241	....	2.152	....	....	Marschendorf.
150	8	329	....	560	....	....	Maschau (seit Juli).
2.724	81	3.408	2	7.520	....	....	Melnik.
1.185	66	1.262	....	2.345	....	....	Mies.
409	4	414	....	748	....	....	Mirowitz.
504	95	1.026	....	1.561	....	....	Mittellangenau
502	6	517	....	1.008	....	....	Mnischek.
1.002	10	1.340	....	2.255	....	....	Moldautein.
554	204	1.238	....	1.975	....	....	Morchenstern.
554	5	965	....	1.475	....	....	Mscheno.
635	....	1.000	....	1.820	....	....	Mühlhausen.
2.354	51	2.848	....	5.293	....	....	Münchengrätz.
1.933	155	2.570	10.068	14.837	2.834	2.188	Nachod.
840	11	1.301	....	2.066	....	....	Nechanitz.
697	33	753	....	1.506	....	....	Nepomuk.
926	8	1.164	....	2.053	....	....	Netolitz.
4.533	195	5.206	10.208	20.951	1.931	2.054	Neubydzow.
1.085	17	1.419	....	2.499	....	....	Neubistritz.
926	212	1.517	....	2.781	....	....	Neudek.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	interne	nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
			Privat-				
	Depeschen und						
Neuern	1	9	831	87	928	59	5
Neugedein	....	1	464	94	559	1	354
Neuhaus	10	17	4.316	28	4.371	43	351
Neuhof bei Kuttenberg	....	1	576	5	582	....	320
Neumarkt	....	....	423	191	614	1	360
Neustadt an der Mettau	15	3	589	25	632	24	426
Neustadtl bei Liebwerda	....	3	695	116	811	....	442
Neuwelt	....	2	488	115	605	....	393
Niemes	....	2	1.560	149	1.711	....	235
Nimburg	2	11	2.874	84	2.971	105	351
Nixdorf	....	5	1.087	265	1.357	1	181
Oberleutensdorf	....	4	984	87	1.075	....	401
Oberplan	1	2	681	20	704	3	352
Opočno	....	8	1.364	49	1.421	7	435
Pardubitz	30	1.500	8.167	366	10.063	268	1.713
Patzau	2	3	695	9	709	68	292
Petschek	....	12	2.209	112	2.333	....	....
Petersbaude (seit Juni)	....	6	94	269	369	....	249
Petschau	3	7	799	73	882	4	300
Pilgram	286	12	1.380	6	1.684	114	414
Pilsen	128	455	21.689	1.881	24.153	226	1.639
Pisek	31	11	2.899	22	2.963	139	399
Plan	2	2	1.235	156	1.395	10	448
Platten (seit April)	....	3	431	58	492	1	257
Platz	....	....	486	3	489	....	116
Počatek	2	3	1.092	33	1.130	104	310
Podersam	5	3	1.865	117	1.990	30	371
Podiebrad	132	7	2.599	53	2.791	130	3
Podmoklitz (Iserthal) (s. Dec.)	1	1	36	2	40	....	25
Polička	29	6	1.256	11	1.302	17	446
Politz an der Mettau	1	7	633	88	729	....	401
Polna	7	1	933	20	961	111	444
Postelberg	....	8	1.406	56	1.470	72	409
Prachatitz	31	10	1.390	20	1.451	118	392
Prag, Bubna	....	2	1.098	117	1.217	....	400
Prag. Hauptstation	8.840	2.338	165.745	29.942	206.865	324	3.756
Prag, Hradschin	86	9	1.220	40	1.355	94	413
Prag, Karolinenthal	28	361	8.016	950	9.355	36	491
Prag, Kleinseite	1.335	21	9.927	533	11.816	857	582
Prag, Smichow	142	23	7.877	937	8.979	49	468
Prag, Wyšehrad	....	5	2.413	229	2.647	3	422
Pressnitz	1	8	499	208	716	6	381
Přeštitz	71	5	1.159	73	1.308	73	407
Přibislau	3	....	864	19	886	2	428
Přibram	25	17	2.278	52	2.372	155	419
Protiwin	....	....	865	13	878	70	409
Radonitz	....	5	731	39	775	....	422
Rakonitz	13	....	2.255	33	2.301	127	....
Raudnitz	80	9	3.253	446	3.788	162	26
Reichenau	298	22	2.026	123	2.469	98	448
Reichenberg	78	443	19.318	5.439	25.278	1.038	567
Reichstadt	....	....	650	19	669	....	286

Angekommene			Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter		Land und Stationen
Interne	nicht interne	Summe			von den	an die	
Privat-					Eisenbahn-Telegraphen-Stationen		
					übernommene	abgegebene	
Telegraphen-Avisi							
780	83	927	....	1.855	....	....	Neuern.
650	115	1.120	....	1.679	....	....	Nengedein.
4.218	25	4.637	4.156	·18.164	....	....	Neuhaus.
562	5	887	....	1.469	....	....	Neuhof bei Kuttenberg.
379	195	935	....	1.549	....	....	Neumarkt.
786	24	1.260	....	1.892	....	....	Nenstadt an der Mettau.
668	175	1.285	....	2.099	....	....	Neustadtl bei Liebwerda.
465	153	1.011	....	1.616	....	....	Neuwelt.
1.767	145	2.147	....	3.858	....	....	Niemes.
2.518	98	3.072	....	6.043	....	....	Nimburg.
1.214	422	1.821	....	3.178	....	....	Nixdorf.
1.028	107	1.536	....	2.611	....	....	Oberleutensdorf.
646	8	1.009	....	1.713	....	....	Oberplan.
1.256	45	1.743	....	3.164	....	....	Opočno.
8.383	333	10.697	268.232	283.992	7.387	6.907	Pardubitz.
791	10	1.161	....	1.870	....	....	Patzan.
2 161	121	2.282	....	4.615	....	....	Petschek.
20	28	297	....	666	....	....	Petersbaude (seit Juni).
867	75	1.246	....	2.128	....	....	Petschau.
1.360	6	1.894	....	3.578	....	....	Pilgram.
23.717	2.307	27.889	94.028	146.070	10.718	11.398	Pilsen.
2.641	15	3.194	....	6.157	....	....	Pisek.
1.209	164	1.831	....	3.226	....	....	Plan.
307	48	613	....	1.105	....	....	Platten (seit April).
399	5	520	....	1.009	....	....	Platz.
998	25	1.437	....	2.567	....	....	Počatek.
1.939	126	2.466	....	4.456	....	....	Podersam.
2.818	56	3.007	....	5.798	....	....	Podiebrad.
21	1	47	....	87	....	....	Podmoklitz (Iserthal) (s. Dec.).
1.288	14	1.765	....	3.067	....	....	Polička.
600	87	1.088	....	1.817	....	....	Politz an der Mettau.
970	13	1.538	....	2.499	....	....	Polna.
1.489	46	2.016	....	3.486	....	....	Postelberg.
978	15	1.503	164	3.118	....	....	Prachatitz.
1.074	89	1.563	....	2.780	....	....	Prag, Bubna.
197.292	33.614	234.986	723.416	1,165.267	16.371	15.949	Prag, Hauptstation.
1.555	69	2.131	....	3.486	....	....	Prag, Hradschin.
10.255	1.099	11.881	....	21.236	....	....	Prag, Karolinenthal.
10.377	555	12.371	9.588	33.775	2.498	2.238	Prag, Kleinseite.
8.558	834	9.909	15.198	34.086	3.580	4.019	Prag, Smichow.
3.828	444	4.697	....	7.344	....	....	Prag, Wyšehrad.
490	194	1.071	....	1.787	....	....	Pressnitz.
1.171	68	1.719	....	3.027	....	....	Přesttitz.
748	8	1.186	....	2.072	....	....	Přibislan.
2.147	48	2.769	10.070	15.211	2.363	2.505	Přibram.
1.170	17	1.666	....	2.544	....	....	Protiwin.
681	43	1.146	....	1.921	....	....	Radonitz.
2.066	32	2.225	....	4.526	....	....	Rakonitz.
3.546	499	4.233	....	8.021	....	....	Raudnitz.
1.926	150	2.622	....	5.091	....	....	Reichenau.
20.255	5.858	27.718	195.718	248.714	3.815	4.285	Reichenberg.
580	18	884	....	1.553	....	....	Reichstadt

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	Privat- interne	Privat- nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
	Depeschen und						
Říčan	1	4	375	3	383	1	251
Rochlitz	4	5	954	92	1.055	12	393
Rokytnitz	5	. . . .	953	58	1.016	5	420
Rokytzan	9	10	2.000	81	2.100	25	439
Rosenberg	. . . .	1	377	3	381	. . . .	212
Rossbach	1	2	338	281	625	3	429
Rostok	1	13	675	31	7:0	. . . .	242
Rumburg	35	19	3.688	466	4.208	112	30
Saaz	31	23	11.457	1.725	13.236	113	408
Sadska	. . . .	3	429	5	437	66	425
Sangerberg	. . . .	1	901	162	1.064	1	445
Schatzlar	. . . .	3	798	70	871	. . . .	430
Schlackenwerth	96	4	690	74	864	77	403
Schlaggenwald	. . . .	7	585	95	687	2	438
Schlan	140	8	3.488	148	3.784	133	453
Schluckenau	8	3	1.800	252	2,063	38	192
Schneekoppe (Juli-September)	. . . .	1	252	482	735	. . . .	122
Schönbach	. . . .	6	573	118	697	2	399
Schönfeld	. . . .	2	1,265	180	1.447	. . . .	408
Schönlinde	. . . .	1	1.382	432	1.815	4	410
Schönpriesen	. . . .	. . . .	619	89	708	. . . .	428
Schüttenhofen	16	13	2.904	128	3.061	116	416
Schwarzbach	. . . .	7	431	23	461	. . . .	352
Schwarzkosteletz	. . . .	7	603	. . . .	610	. . . .	1
Selčan	9	12	1.009	19	1.049	122	338
Senftenberg	17	7	1.108	92	1.224	95	426
Smiřitz	. . . .	4	2.491	97	2.592	. . . .	422
Sobieslau	. . . .	5	1.243	14	1.262	112	4
Sobotka	1	6	684	16	707	91	423
Spindelmühle (seit Juni)	. . . .	7	180	152	339	. . . .	242
Starkenbach	28	2	1.242	89	1.361	73	439
Steinschönau	4	2	1.102	268	1.376	4	375
Strakonitz	41	14	2.833	176	3,064	123	376
Swolenowes	. . . .	. . . .	569	3	572	. . . .	437
Tabor	47	2	4.062	60	4.171	148	434
Tachau	8	8	1.747	202	1.965	7	419
Tannwald	3	9	1.933	261	2.206	105	435
Taus	16	10	2.004	273	2.303	125	335
Tepl	8	1	1.039	17	1.065	10	406
Teplitz	36	121	15.558	3.902	19.617	97	530
Tetschen	29	22	6.415	2.265	8.731	61	1.220
Theresienstadt	29	9	2.723	137	2.898	63	443
Trautenau	10	398	8,059	2.561	11,028	151	487
Tremles	. . . .	. . . .	416	5	421	3	214
Tschemin	. . . .	. . . .	612	57	669	. . . .	2
Tschernoschin	. . . .	. . . .	285	25	310	. . . .	. . . .
Türmitz	. . . .	1	328	4	333	1	1
Turnau	51	12	2.353	115	2.531	58	455
Tuschkau	. . . .	2	587	24	613	. . . .	393
Ullitz	. . . .	. . . .	187	1	188	. . . .	274
Unter-Beřkovitz	. . . .	. . . .	764	29	793	115	. . . .
Unterkralowitz (seit 31. Dec.)	. . . .	. . . .	8	. . . .	8	. . . .	1

Angekommene Privat- interne	Angekommene Privat- nicht interne	Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn Telegraphen Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn Telegraphen Stationen abgegebene	Land und Stationen
Telegraphen-Avisi							
292	3	547	. . . .	930	. . . .	. . . .	Řičan.
962	76	1.443	. . . .	2.498	. . . .	. . . .	Rochlitz.
745	48	1.218	. . . .	2.234	. . . .	. . . .	Rokytnitz.
2.366	101	2.931	. . . .	5.031	. . . .	. . . .	Rokytzan.
374	. . .	586	. . . .	967	. . . .	. . . .	Rosenberg.
301	191	924	. . . .	1.549	. . . .	. . . .	Rossbach.
801	61	1.104	. . . .	1.824	. . . .	. . . .	Rostok.
3.133	546	3.821	16.166	24.195	3.248	1.704	Rumburg.
10.682	2.456	13.659	4.386	31.281	1.134	1.444	Saaz.
451	2	944	. . . .	1.381	. . . .	. . . .	Sadska.
1.207	155	1.808	. . . .	2.872	. . . .	. . . .	Saugerberg.
883	87	1.400	. . . .	2.271	. . . .	. . . .	Schatzlar.
730	58	1.268	. . . .	2.132	. . . .	. . . .	Schlackenwerth.
692	126	1.258	. . . .	1.945	. . . .	. . . .	Schlaggenwald.
3.563	170	4.319	3.728	11.831	246	485	Schlan.
1.565	377	2.172	. . . .	4.235	. . . .	. . . .	Schluckenau.
70	82	274	. . . .	1.009	. . . .	. . . .	Schneekoppe (Juli-September).
692	114	1.207	. . . .	1.904	. . . .	. . . .	Schönbach.
1.204	152	1.764	. . . .	3.211	. . . .	. . . .	Schönfeld.
1.586	413	2.413	. . . .	4.228	. . . .	. . . .	Schönlinde.
909	81	1.418	. . . .	2.126	. . . .	. . . .	Schönpriesen.
2.501	144	3.177	185	6.423	. . . .	. . . .	Schüttenhofen.
257	21	630	. . . .	1.091	. . . .	. . . .	Schwarzbach.
613	. . . .	614	. . . .	1.224	. . . .	. . . .	Schwarzkosteletz.
1.071	14	1.545	. . . .	2.594	. . . .	. . . .	Selčan.
1.017	95	1.633	. . . .	2.857	. . . .	. . . .	Senftenberg.
2.615	91	3.128	. . . .	5.720	. . . .	. . . .	Smiřitz.
1.351	11	1.478	. . . .	2.740	. . . .	. . . .	Sobieslau.
715	17	1.246	. . . .	1.958	. . . .	. . . .	Sobotka.
124	93	459	. . . .	798	. . . .	. . . .	Spindelmühle (seit Juni).
1.348	47	1.907	. . . .	3.268	. . . .	. . . .	Starkenbach.
809	259	1.447	. . . .	2.823	. . . .	. . . .	Steinschönau.
2.431	183	3.113	12.495	18.672	283	242	Strakonitz.
696	3	1.136	. . . .	1.708	. . . .	. . . .	Swolenowes.
4.458	81	5.121	9.733	19.025	174	248	Tabor.
1.652	218	2.296	. . . .	4.261	. . . .	. . . .	Tachau.
1.859	452	2.851	628	5.685	187	143	Tannwald.
1.961	428	2.849	364	5.516	. . . .	. . . .	Taus.
910	14	1.340	. . . .	2.405	. . . .	. . . .	Tepl.
16.359	4.306	21.292	. . . .	40.909	. . . .	. . . .	Teplitz.
5.440	3.073	9.794	1.750	20.275	. . . .	. . . .	Tetschen
2.748	111	3.365	. . . .	6.263	. . . .	. . . .	Theresienstadt.
6.876	2.236	9.750	26.430	47.208	1.068	777	Trautenau.
387	5	609	. . . .	1.030	. . . .	. . . .	Tremles.
637	47	686	. . . .	1.355	. . . .	. . . .	Tschemin.
306	7	313	. . . .	623	. . . .	. . . .	Tschernoschin.
394	10	406	. . . .	739	. . . .	. . . .	Türmitz.
2.486	112	3.111	. . . .	5.642	. . . .	. . . .	Turnau.
602	34	1.029	. . . .	1.642	. . . .	. . . .	Tuschkau.
144	. . . .	418	. . . .	606	. . . .	. . . .	Ullitz.
701	35	851	. . . .	1.644	. . . .	. . . .	Unter-Beřkovitz.
1	. . . .	2	. . . .	10	. . . .	. . . .	Unterkralowitz (seit 31. Dec.).

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	Privat- Interne	Privat- nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
	Depeschen und						
Wällischbirken	....	1	410	17	428	....	421
Wallern	....	3	354	9	366	4	291
Warnsdorf	2	17	4.931	479	5.429	60	454
Wartenberg	10	7	1.253	66	1.336	11	438
Weipert	1	3	1.430	204	1.638	23	425
Welwarn (seit Mai)	....	6	646	8	660	....	258
Weseritz	....	2	599	53	654	3	437
Wiesenthal	....	6	368	320	694	....	408
Wildenschwert	....	1	1.117	61	1.179	95	1
Wildstein	3	4	416	60	483	5	298
Winař (seit April)	....	1	519	4	524	....	210
Winterberg	1	11	1.280	75	1.367	24	418
Wittingau	12	6	1.934	13	1.965	39	406
Wlaschim	1	14	765	7	787	106	432
Wodnian	2	1	924	3	933	106	402
Wolin	....	6	790	15	811	15	300
Worlik	....	....	532	3	535	....	....
Wosseletz	....	2	702	35	739	71	367
Wottitz	1	1	1 179	20	1.201	110	401
Wysočan	....	....	875	24	899	....	202
Zasmuk (seit April)	....	2	485	1	488	....	239
Zbirow	2	3	432	20	457	6	421
Zbraslawitz	....	6	595	8	609	....	29
Zdiretz	....	3	546	46	595	....	416
Mähren.							
Altstadt	....	1	391	17	409	....	246
Auspitz	....	2	824	7	833	3	308
Austerlitz	....	4	785	3	792	....	18
Bärn	....	2	567	9	578	....	283
Battelau	....	....	515	2	517	....	312
Bautsch	....	5	369	6	380	1	57
Bisenz	1	10	1.659	61	1.731	5	142
Boskowitz	6	4	1.707	333	2.050	18	300
Branowitz	....	2	219	2	223	....	22
Brünn	1.215	712	57.883	7.257	67.067	499	959
Butschowitz	1	1	727	15	744	....	104
Bystritz am Hostein	....	6	654	23	683	....	301
Bystritz bei Saar	24	6	610	9	649	4	20
Czernahora	....	1	245	9	255	1	289
Chropin	....	1	563	9	573	....	1
Datschitz	1	5	881	18	905	4	315
Eichhorn (Juli-November)	6	3	546	72	627	27	7
Eisenberg	....	2	181	15	198	1	9
Eisgrub	....	3	1.068	37	1.108	1	22
Frankstadt	....	....	572	24	596	....	294
Freiberg	....	3	1.222	191	1.416	1	307
Friedland bei Kriegsdorf	1	3	250	20	274	10	287
Friedland bei Mistek	....	4	735	42	781	1	303

Angekommene Privat-Telegraphen-Avisi: Interne	Angekommene Privat-Telegraphen-Avisi: nicht interne	Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
466	11	898	....	1.326	....	....	Wällischbirken.
319	8	622	....	988	....	....	Wallern.
4.849	455	5.818	....	11.247	....	....	Warnsdorf.
1.019	55	1.523	....	2.859	....	....	Wartenberg.
1.018	203	1.669	....	3.307	....	....	Weipert.
599	11	868	....	1.528	....	....	Welwarn (seit Mai).
686	40	1.166	....	1.820	....	....	Weseritz.
335	466	1.209	....	1.908	....	....	Wiesenthal.
1.117	64	1.277	....	2.456	....	....	Wildenschwert.
484	77	864	....	1.347	....	....	Wildstein.
445	4	659	....	1.183	....	....	Winař (seit April).
1.319	74	1.835	....	3.202	....	....	Winterberg.
2.232	11	2.688	....	4.653	....	....	Wittingau.
830	6	1.374	....	2.161	....	....	Wlaschim.
949	10	1.467	....	2.400	....	....	Wodnian.
971	12	1.298	....	2.109	....	....	Wolin.
613	....	613	....	1.148	....	....	Worlik.
617	22	1.110	....	1.849	....	....	Wosseletz.
1.160	15	1.686	4.452	7.339	....	....	Wottitz.
995	18	1.215	....	2.114	....	....	Wysočan.
408	....	647	....	1.135	....	....	Zasmuk (seit April).
653	15	1.095	....	1.552	....	....	Zbirow.
581	6	616	....	1.225	....	....	Zbraslawitz.
522	61	999	....	1.594	....	....	Zdiretz.
							Mähren.
337	25	608	....	1.017	....	....	Altstadt.
1.192	15	1.518	....	2.351	....	....	Auspitz.
702	3	723	....	1.515	....	....	Austerlitz.
501	16	800	....	1.378	....	....	Bärn.
489	5	806	....	1.323	....	....	Battelau.
409	4	471	....	851	....	....	Bautsch.
2.143	74	2.364	....	4.095	....	....	Bisenz.
1.948	448	2.714	....	4.764	....	....	Boskowitz.
192	3	217	....	440	....	....	Branowitz.
66.013	7.461	74.932	241.734	383.733	10.016	9.337	Brünn.
797	9	910	....	1.654	....	....	Butschowitz.
613	53	967	....	1.650	....	....	Bystritz am Hostein.
518	5	547	....	1.196	....	....	Bystritz bei Saar.
329	5	624	....	879	....	....	Czernahora.
489	10	500	....	1.073	....	....	Chropin.
891	24	1.234	....	2.139	....	....	Datschitz.
447	34	515	....	1.142	....	....	Eichhorn (Juli-November).
240	7	257	....	455	....	....	Eisenberg.
999	42	1.064	....	2.172	....	....	Eisgrub.
572	37	903	....	1.499	....	....	Frankstadt.
1.156	186	1.650	....	3.066	....	....	Freiberg.
217	28	542	....	816	....	....	Friedland bei Kriegsdorf.
694	30	1.028	....	1.809	....	....	Friedland bei Mistek.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	interne	nicht interne	Summe	Staats-	Dienst
			Privat-				
	Depeschen und						
Fulnek	2	....	548	48	598	4	316
Gaya	2	9	1.851	35	1.897	8	153
Gewitsch	....	5	915	7	927	1	318
Göding	53	16	2.367	53	2.489	44	289
Gross-Karlowitz	2	1	498	5	506	6	142
Gross-Meseritsch	....	7	1.729	27	1.763	....	277
Gross-Ullersdorf	....	1	587	19	607	....	132
Grussbach	....	1	423	4	428	1	47
Hannsdorf	....	....	608	167	775	....	....
Hof	....	3	398	6	407	....	298
Hohenstadt	3	8	1.049	60	1.120	8	323
Holleschau	1	2	1.749	92	1.844	9	289
Iglau	31	110	10.166	418	10.728	46	460
Jamnitz	....	1	721	12	734	1	232
Joslowitz	11	1	508	53	573	5	4
Keltschan	....	....	356	8	364	....	141
Konitz	1	7	475	2	488	2	314
Koritschan	....	4	674	20	698	1	9
Kremsier	56	24	3.707	325	4.112	65	318
Kwassitz	1	1	423	18	443	2	17
Leipnik	2	20	3.628	181	3.831	11	322
Liebau (Deutsch-)	....	....	408	9	417	....	313
Liebau (Stadt-)	4	5	382	2	393	3	187
Littau	6	6	1.297	27	1.336	8	325
Lösch	....	2	251	32	285	2	317
Loschitz	1	5	732	55	793	3	317
Luhatschowitz	....	2	366	4	372	....	279
Lundenburg	1	9	4.911	352	5.303	9	340
Mährisch-Budwitz	1	1	1.070	19	1.091	3	302
Mährisch-Neustadt	2	9	1.590	62	1.663	4	301
Mährisch-Ostrau	1	41	6.123	535	6.700	10	317
Mährisch-Trübau	18	11	1.750	30	1.809	12	319
Mährisch-Weisskirchen	12	13	2.985	147	3.157	13	118
Mistek	8	19	2.255	185	2.467	5	288
Müglitz	4	10	1.448	62	1.524	20	319
Namiest	4	4	818	3	829	9	9
Napagedl	1	2	1.230	41	1.274	3	13
Neuraussnitz	2	2	650	15	669	1	23
Neustadtl bei Saar	14	7	816	6	843	9	321
Neutitschein	19	21	2.874	295	3.209	11	305
Nezamislitz	....	1	975	28	1.004	....	17
Nikolsburg	1	6	1.957	28	1.992	8	313
Olmütz	72	184	18.964	1.637	20.857	233	495
Pawlowitz	....	2	300	12	314	....	294
Pohl (seit 1. Februar)	....	7	498	10	515	....	13
Pohrlitz	....	....	1.214	72	1.286	1	5
Prerau	24	32	4.594	308	4.958	149	63
Přivoz	10	6	1.230	276	1.522	11	303
Prossnitz	35	32	5.506	281	5.854	33	336
Römerstadt	21	6	1.862	55	1.944	18	308
Rothwasser	....	....	657	13	670	....	286

Angekommene: Interne (Privat-Telegraphen-Avisi)	Angekommene: nicht interne (Privat-Telegraphen-Avisi)	Angekommene: Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter: von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter: an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
738	48	1.106	....	1.704	....	....	Fulnek.
1.705	21	1.887	....	3.784	....	....	Gaya.
898	13	1.230	....	2.157	....	....	Gewitsch.
2.925	44	3.302	....	5.791	....	....	Göding.
470	6	624	....	1.130	....	....	Gross-Karlowitz.
1.710	25	2.012	....	3.775	....	....	Gross-Meseritsch.
539	8	679	....	1.286	....	....	Gross-Ullersdorf.
451	7	506	....	934	....	....	Grussbach.
678	183	861	....	1.636	....	....	Hannsdorf.
407	5	705	....	1.112	....	....	Hof.
1.271	91	1.693	....	2.813	....	....	Hohenstadt.
1.832	77	2.207	....	4.051	....	....	Holleschau.
10.710	427	11.643	58.258	80.629	2.280	1.956	Iglau.
652	11	896	....	1.630	....	....	Jamnitz.
484	46	539	....	1.112	....	....	Joslowitz.
304	8	453	....	817	....	....	Keltschan.
416	2	734	....	1.222	....	....	Konitz.
587	27	621	....	1.322	....	....	Koritschan.
3.804	284	4.471	....	8.583	....	....	Kremsier.
384	23	426	....	869	....	....	Kwassitz.
3.702	214	4.249	....	8.080	....	....	Leipnik.
405	11	729	....	1.146	....	....	Liebau (Deutsch-).
358	4	552	....	945	....	....	Liebau (Stadt-).
1.336	23	1.692	....	3.028	....	....	Littau.
262	23	601	....	889	....	....	Lösch.
700	55	1.075	....	1.868	....	....	Loschitz.
327	6	612	....	984	....	....	Luhatschowitz.
5.716	277	6.342	29.206	40.851	3.154	4.216	Lundenburg.
1.128	10	1.443	....	2.584	....	....	Mährisch-Budwitz.
1.933	42	2.280	....	3.913	....	....	Mährisch-Neustadt.
5.7[illegible]7	629	6.683	1.672	15.055	....	....	Mährisch-Ostrau.
2.098	47	2.476	....	4.285	....	....	Mährisch-Trübau.
3.258	104	3.493	....	6.650	....	....	Mährisch-Weisskirchen.
2.325	142	2.760	3.891	9.121	875	822	Mistek.
1.401	70	1.810	....	3.334	....	....	Müglitz.
739	6	763	....	1.592	....	....	Namiest.
1.510	37	1.563	....	2.837	....	....	Napagedl.
658	13	695	....	1.364	....	....	Neuraussnitz.
654	6	990	....	1.833	....	....	Neustadtl bei Saar.
3.212	296	3.824	....	7.033	....	....	Neutitschein.
755	23	795	....	1.799	....	....	Nezamislitz.
2.338	24	2.683	....	4.675	....	....	Nikolsburg.
19.668	1.863	22.259	7.082	50.198	1.988	1.939	Olmütz.
541	17	852	....	1.166	....	....	Pawlowitz.
493	3	509	....	1.024	....	....	Pohl (seit 1. Februar).
1.365	73	1.444	....	2.730	....	....	Pohrlitz.
4.965	256	5.433	240.858	251.249	1.558	971	Prerau.
813	56	1.183	....	2.705	....	....	Přivoz.
6.241	408	7.018	16	12.888	....	....	Prossnitz.
1.731	45	2.102	....	1.046	....	....	Römerstadt.
715	11	1.012	....	1.682	....	....	Rothwasser

Land und Stationen	Aufgegebene: Staats-	Aufgegebene: Dienst-	Aufgegebene: Privat- interne	Aufgegebene: Privat- nicht interne	Aufgegebene: Summe	Angekommene: Staats-	Angekommene: Dienst-
	Depeschen und						
Rożnau	5	38	1.205	13	1.291	4	292
Saar	....	3	838	16	857	1	322
Schelletau	....	1	312	4	317	....	206
Schönberg	7	8	4.889	387	5.291	11	338
Seelowitz	106	3	1.057	48	1.214	58	4
Segen-Gottes	....	5	1.116	11	1.132	7	318
Steinitz	....	5	656	4	665	1	200
Sternberg	3	17	2.896	136	3.052	3	333
Strassnitz	3	2	658	23	686	4	317
Teltsch	1	5	1.245	10	1.261	5	330
Tischnowitz	31	11	696	8	746	24	262
Tlumatschau	....	1	134	2	137	....	172
Trebitsch	18	8	2.803	269	3.098	13	311
Triesch	....	....	748	46	794	....	307
Tscheitsch (seit 1. Mai)	....	3	363	6	372	....	11
Ungarisch-Brod	3	3	1.643	84	1.733	10	312
Ungarisch-Hradisch	25	16	2.597	169	2.807	25	322
Ungarisch-Ostra	1	2	1 528	65	1.496	2	274
Wallachisch-Meseritsch	....	11	1.504	53	1.568	....	148
Wellehrad (seit 15. Juli)	1	6	663	35	705	6	131
Wessely	....	1	443	2	446	3	231
Wiesenberg	....	2	396	66	464	1	298
Wischau	7	3	1.776	245	2.031	5	31
Witkowitz	....	5	1.065	192	1.262	1	311
Zauchtl	....	6	1.097	30	1.133	....	261
Zlabings	....	5	742	2	749	....	319
Znaim	....	69	7.131	310	7.513	....	448
Zöptau	....	13	1.222	36	1.271	....	242
Zwittau	2	7	4.145	296	4.450	99	337
Schlesien.							
Barzdorf	....	2	863	156	1.021	....	306
Benisch	....	3	529	50	582	....	298
Bielitz-Biala	45	77	16.492	3.348	19.962	94	395
Carlsbrunn (Mai-September)	2	2	378	42	424	1	106
Engelsberg	....	1	504	119	624	....	300
Ernsdorf (Mai-October)	....	4	213	26	243	....	78
Freiheitau (seit 7. Juni)	7	1	336	29	373	2	178
Freistadt	3	9	722	55	789	14	303
Freiwaldau	7	16	2.142	228	2.393	35	336
Freudenthal	....	20	2.852	275	3.147	2	342
Friedeberg	....	2	431	76	509	1	315
Friedek	7	23	2.377	90	2.497	15	320
Gräfenberg	....	11	528	617	1.156	3	316
Gross-Herrlitz	....	....	402	16	418	1	295
Hotzenplotz	....	3	1.167	192	1.362	1	314
Hruschau	....	1	276	23	300	....	268
Jablunkau	6	4	904	25	939	10	292
Jägerndorf	3	63	3.332	552	3.950	7	308

Angekommene: interne	Angekommene: nicht interne	Angekommene: Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
Privat-							
Telegraphen-Avisi							
1.149	54	1.499	. . . .	2.790	. . . .	. . . .	Rožnau.
853	11	1.187	. . . .	2.044	. . . .	. . . .	Saar.
323	2	531	. . . .	848	. . . .	. . . .	Schelletau.
4.773	331	5.453	10.856	21.600	. . . .	. . . .	Schönberg.
1.098	28	1.188	. . . .	2.402	. . . .	. . . .	Seelowitz.
1.408	14	1.747	. . . .	2.879	. . . .	. . . .	Segen-Gottes.
540	3	744	. . . .	1.409	. . . .	. . . .	Steinitz.
3.138	129	3.603	494	7.149	107	71	Sternberg.
893	56	1.270	. . . .	1 956	. . . .	. . . .	Strassnitz.
1.148	10	1.493	. . . .	2.754	. . . .	. . . .	Teltsch.
840	7	1.133	. . . .	1.879	. . . .	. . . .	Tischnowitz.
97	. . . .	269	. . . .	406	. . . .	. . . .	Tlumatschau.
3.148	211	3.683	. . . .	6.781	. . . .	. . . .	Trebitsch.
752	54	1.113	. . . .	1.907	. . . .	. . . .	Triesch.
279	6	296	. . . .	668	. . . .	. . . .	Tscheitsch (seit 1. Mai).
1.609	109	2.040	20	3.793	. . . .	. . . .	Ungarisch-Brod.
3.188	166	3.701	3.314	9.822	. . . .	. . . .	Ungarisch-Hradisch.
1.472	89	1.837	. . . .	3.333	. . . .	. . . .	Ungarisch-Ostra.
1.595	72	1.815	. . . .	3.383	. . . .	. . . .	Wallachisch-Meseritsch.
467	18	622	. . . .	1.327	. . . .	. . . .	Wellehrad (seit 15. Juli).
491	2	727	. . . .	1.173	. . . .	. . . .	Wessely.
461	87	847	. . . .	1.311	. . . .	. . . .	Wiesenberg.
1.809	318	2.163	. . . .	4.194	. . . .	. . . .	Wischau.
1.110	172	1.594	. . . .	2.856	. . . .	. . . .	Witkowitz.
1.039	19	1.319	. . . .	2.452	. . . .	. . . .	Zauchtl.
588	3	910	. . . .	1.659	. . . .	. . . .	Zlabings.
7.734	333	8.515	10.084	26.112	1.917	1.835	Znaim.
1.160	33	1.435	. . . .	2.706	. . . .	. . . .	Zöptau.
4.311	244	4.991	. . . .	9.441	. . . .	. . . .	Zwittau.
							Schlesien.
758	172	1.236	. . . .	2.257	. . . .	. . . .	Barzdorf.
671	44	1.013	. . . .	1.595	. . . .	. . . .	Bennisch.
16.832	2.961	20.282	1.782	42.026	. . . .	95	Bielitz-Biala.
258	26	391	. . . .	815	. . . .	. . . .	Carlsbrunn (Mai-September).
466	103	869	. . . .	1.493	135	. . . .	Engelsberg.
197	25	300	. . . .	543	. . . .	. . . .	Ernsdorf (Mai-October).
218	14	412	. . . .	785	. . . .	. . . .	Freiheitau (seit 7. Juni).
669	34	1.020	. . . .	1.809	. . . .	. . . .	Freistadt.
2.106	223	2.700	12.886	17.979	. . . .	. . . .	Freiwaldau.
2.882	291	3.517	17.694	24.358	283	378	Freudenthal.
449	82	847	. . . .	1.356	. . . .	. . . .	Friedeberg.
2.164	68	2.567	. . . .	5.064	. . . .	. . . .	Friedek.
410	552	1.281	. . . .	2.437	. . . .	. . . .	Gräfenberg.
322	37	655	. . . .	1.073	. . . .	. . . .	Gross-Herrlitz.
1.297	236	1.848	. . . .	3.210	. . . .	. . . .	Hotzenplotz.
408	28	699	. . . .	999	. . . .	. . . .	Hruschau.
946	23	1.271	. . . .	2.210	. . . .	. . . .	Jablunkau.
3.161	431	3.907	4.140	11.997	919	892	Jägerndorf.

Land und Stationen	Aufgegebene: Staats-	Dienst-	Privat-: Interne	nicht Interne	Summe	Angekommene: Staats-	Dienst-
	Depeschen und						
Janernig	....	1	743	137	881	22	317
Karwin	....	3	1.111	88	1.202	28	259
Klein-Mohran	3	4	545	10	562	2	184
Königsberg	....	14	263	16	293	....	299
Lindewiese	....	3	350	66	419	....	192
Niklasdorf	....	1	349	48	398	....	319
Oderberg	4	35	3.132	890	4.061	54	344
Odrau	1	1	682	29	713	1	299
Olbersdorf	....	4	540	270	814	....	351
Schönbrunn	1	1	792	31	825	2	298
Setzdorf	....	2	264	112	378	....	303
Skotschau	1	....	806	50	857	1	4
Stauding	....	3	658	35	696	....	270
Teschen	72	67	10.157	968	11.264	86	376
Troppau	53	33	11.236	1.540	12.862	330	375
Ustron	....	8	1.067	60	1.135	3	306
Wagstadt	....	3	618	19	640	....	291
Weidenau	....	7	609	140	756	....	313
Wiegstadtl	1	1	348	5	355	1	177
Würbenthal	2	3	919	49	973	3	313
Zuckmantel	1	5	745	162	913	2	320
Galizien.							
Alt-Sandec	3	2	569	10	584	1	307
Andrychau	....	4	928	109	1.041	2	420
Bełz	2	8	1.100	33	1.143	1	479
Bełzec	....	6	572	36	614	2	413
Bircza	....	6	516	12	534	2	357
Bóbrka	6	1	522	4	533	10	365
Bochnia	28	11	2.378	131	2.548	29	418
Bohorodczany	3	2	789	6	800	5	212
Bolechów	56	5	1.979	65	2.105	25	468
Borszczów	68	2	1.035	6	1.111	50	274
Borysław	....	....	1.626	34	1.660	....	456
Brody	38	49	10.543	6.809	17.439	29	537
Brzeżan	17	17	3.887	128	4.049	34	25
Brzozów	11	2	980	19	1.012	5	422
Buczacz	9	386	4.701	189	5.285	26	482
Bursztyn	....	15	778	6	799	....	419
Chorostków	....	1	1.207	12	1.220	....	408
Chrzanów	....	1	1.065	177	1.243	....	309
Chyrów	1	7	751	28	787	4	420
Cieszanów	2	2	1.129	62	1.195	1	457
Czortków	2	4	2.389	72	2.467	16	460
Dabrowa (seit 27. October)	....	5	238	28	271	2	72
Dembica	8	9	1.477	84	1.578	6	458
Delatyń	1	1	653	8	663	2	450

Angekommene Privat-Telegraphen-Avisi: interne	Angekommene Privat-Telegraphen-Avisi: nicht interne	Angekommene Privat-Telegraphen-Avisi: Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
649	208	1.196	. . . .	2.077	. . . .	. . . .	Jauernig.
1.488	80	1.850	. . . .	3.052	. . . .	. . . .	Karwin.
593	7	786	. .	1.348	. . . .	. . . .	Klein-Mohrau.
244	24	567	. . . .	860	. . . .	. . . .	Königsberg.
279	47	518	. . . .	937	. . . .	. . . .	Lindewiese.
281	38	638	. . . .	1.036	. . . .	. . . .	Niklasdorf.
1.546	448	2.392	5.212	11.665	397	863	Oderberg.
891	26	1.217	. . . .	1.930	. . . .	. . . .	Odrau
757	268	1.376	. . . .	2.190	. . . .	. . . .	Olbersdorf.
596	24	920	. . . .	1.745	. . . .	. . . .	Schönbrunn.
215	214	732	. . . .	1.110	. . . .	. . . .	Setzdorf.
771	40	816	. . . .	1.673	. . . .	. . . .	Skotschau.
724	30	1.024	. . . .	1.720	. . . .	. . . .	Stauding.
9.718	1.032	11.212	71.999	94.475	590	549	Teschen.
13.999	1.512	16.216	44.832	73.910	568	358	Troppau.
974	83	1.316	. . . .	2.451	. . . .	. . . .	Ustron.
769	18	1.078	. . . .	1.718	. . . .	. . . .	Wagstadt.
644	154	1.111	. . . .	1.867	. . . .	. . . .	Weidenau.
390	4	572	. . . .	927	. . . .	. . . .	Wiegstadtl.
948	55	1.819	. . . .	2.292	. . . .	. . . .	Würbenthal.
780	187	1.289	2	2.204	. . . .	. . . .	Zuckmantel.
							Galizien.
644	4	956	. . . .	1.540	. . . .	. . . .	Alt-Sandec.
895	195	1.512	. . . .	2.553	. . . .	. . . .	Andrychau.
1.435	93	2.008	. . .	3.151	. . . .	. . . .	Bełz.
437	31	883	. . . .	1.497	. . . .	. . . .	Bełzec.
528	11	898	. . .	1.432	. . . .	. . . .	Bircza.
697	8	1.080	. . . .	1.613	. . . .	. . . .	Bóbrka.
2.533	169	3.149	4	5.701	. . . .	. . . .	Bochnia.
875	6	1.098	. . . .	1.898	. . . .	. . . .	Bohorodczany
1.895	55	2.443	. . . .	4.548	. . . .	. . . .	Bolechów.
821	10	1.155	. . . .	2.266	. . . .	. . . .	Borszczów.
1.965	33	2.454	. . . .	4.114	. . . .	. . . .	Borysław.
11.623	7.248	19.437	10.770	47.646	1.097	938	Brody.
3.355	191	3.605	6.082	13.736	. . . .	. . . .	Brzeżan.
1.131	32	1.590	. . . .	2.602	. . . .	. . . .	Brzozów.
4.284	197	4.989	3.038	13.312	. . . .	. . . .	Buczacz.
1.078	18	1.515	. . . .	2.314	. . . .	. . . .	Bursztyn.
1.194	10	1.612	. . . .	2.832	. . . .	. . . .	Chorostków.
1.121	220	1.650	. . . .	2.893	. . . .	. . . .	Chrzanów.
640	25	1.089	. . . .	1.876	. . . .	. . . .	Chyrów.
964	58	1.480	. . . .	2.675	. . . .	. . . .	Cieszanów.
3.074	120	3.670	. . . .	6.137	. . . .	. . . .	Czortków.
212	44	330	. . . .	601	. . . .	. . . .	Dabrowa (seit 27. October).
1.828	225	2.517	. . . .	4.095	. . . .	. . . .	Dembica.
694	7	1.153	. . . .	1.816	. . . .	. . . .	Delatyń.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	Privat- interne	Privat- nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
	Depeschen und						
Dobromil	....	1	1.005	5	1.011	2	452
Dolina	9	4	1.762	54	1.829	16	452
Drohobycz	17	13	7.256	464	7.750	21	507
Dnbieeko	....	....	591	77	668	....	299
Dukla	2	265	2.297	66	2.630	2	490
Dyńow	....	....	932	15	947	....	358
Gorlóee	3	5	3.234	76	3.318	11	395
Grodiek	2	5	1.844	59	1.910	14	451
Gross-Mosty	4	3	553	9	569	8	441
Grybów	4	6	949	50	1.009	22	238
Grzymałów	....	1	1.368	32	1.401	....	406
Gwoździec	....	2	747	35	784	....	449
Halicz	1	9	1.097	55	1.162	3	402
Horodenka	....	14	2.710	86	2.810	12	427
Husiatyń	17	14	3.689	439	4.159	17	471
Iwonicz (Jnni-September)	....	5	442	34	481	....	61
Jagielnica	1	2	778	4	785	3	372
Jarosłau	19	28	7.408	898	8.353	30	511
Jasło	6	4	1.616	67	1.693	11	373
Jaworów	5	8	1.499	26	1.538	9	471
Jezierżany	....	1	1.134	19	1.154	1	169
Jordanów	....	3	316	1	320	1	372
Kałusz	1	8	2.187	97	2.293	21	448
Kamionka-strumiłowa	15	3	1.139	21	1.178	8	468
Kenty	3	2	613	29	647	11	261
Kołbuszowa	3	2	881	18	904	7	392
Kołomea	21	30	9.361	459	9.871	43	493
Komarno (seit 2. October)	....	1	220	15	236	....	108
Kopeczyńee	3	3	2.107	34	2.147	8	429
Korolówka	....	2	1.098	23	1.123	18	312
Kossów	....	....	966	31	997	....	305
Krakau	294	1.444	35.633	10.322	47.693	1.189	874
Krasiczyn	1	1	701	58	761	...	423
Krosuo	9	1	1.391	18	1.419	8	364
Krynica (Juni-September)	3	12	1.240	173	1.428	5	165
Krystynopol	....	2	553	40	595	....	431
Krzeszowice	....	14	834	246	1.094	4	479
Krzyweze	1	4	424	7	436	4	372
Kutty	....	....	983	31	1.014	....	345
Łańcut	29	5	1.532	42	1.608	35	446
Lemberg	1.945	1.665	73.447	7.386	84.443	1.519	3.060
Lemberg (Austellung 38 Tage)	....	3	512	33	548	....	53
Limanowa	4	3	578	6	591	4	419
Lisko	1	....	874	12	887	6	343
Lnbaczów	....	2	1.008	36	1.046	....	462
Lubień (Juni-September)	....	6	285	9	300	....	147
Maków	....	2	454	20	476	3	298
Mielec	1	4	1.683	78	1.766	5	389
Mielnioa	3	5	1.372	27	1.407	11	300
Mikulińee	....	16	1.288	100	1.404	2	460
Monasterzyska	9	4	1.884	33	1.930	18	474
Mościska	....	6	1.605	123	1.734	1	426

Angekommene: Interne	Angekommene: nicht interne	Angekommene: Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
Privat-							
Telegraphen-Aviel							
1.168	21	1.643	....	2.654	....	....	Dobromil.
1.704	40	2.212	....	4.041	....	....	Dolina.
6.671	420	7.619	10.002	25.371	535	855	Drohobycz.
534	51	884	....	1.552	....	....	Dubiecko.
2.243	53	2.788	18.776	24.194	....	....	Dukla.
1.059	12	1.429	....	2.376	....	....	Dynów.
3.091	64	3.561	....	6.879	....	....	Gorlice.
2.016	166	2.647	180	4.737	....	....	Grodek.
604	11	1.064	....	1.633	....	....	Gross-Mosty.
1.074	42	1.376	....	2.385	....	....	Grybów.
1.471	39	1.916	....	3.317	....	....	Grzymałów.
778	39	1.266	....	2.050	....	....	Gwoździec.
1.082	225	1.712	....	2.874	....	....	Halicz.
2.469	224	3.132	....	5.942	....	....	Horodenka.
4.282	688	5.458	....	9.617	....	....	Husiatyń.
380	29	470	....	951	....	....	Iwoniez (Juni-September).
684	7	1.066	....	1.851	....	....	Jagielnica
7.394	981	8.916	11.438	28.707	715	249	Jarosłau.
1.523	80	1.987	....	3.680	....	....	Jasło.
1.594	40	2.114	....	3.652	....	....	Jaworów.
1.138	28	1.336	....	2.490	....	....	Jezierzany.
284	5	662	....	982	....	....	Jordanów.
2.449	80	2.998	....	5.291	....	....	Kałusz.
1.203	28	1.707	....	2.885	....	....	Kamionka-strumiłowa.
628	34	934	....	1.581	....	....	Kenty.
943	14	1.356	....	2.260	....	....	Kolbuszowa.
10.207	644	11.387	26.156	47.414	712	1.091	Kołomea.
188	14	310	....	546	....	....	Komarno (seit 2. October).
2.079	32	2.548	....	4.695	....	....	Kopeczyńce.
1.106	24	1.460	....	2.583	....	....	Korolówka.
1.156	22	1.483	....	2.480	....	....	Kossów.
34.262	10.031	46.356	571.800	665.849	4.540	4.291	Krakau.
792	60	1.275	....	2.036	....	....	Krasiczyn.
1.381	20	1.773	....	3.192	....	....	Krosno.
1.186	168	1.524	....	2.952	....	....	Krynica (Juni-September).
567	59	1.057	....	1.652	....	....	Krystynopol.
922	253	1.658	....	2.752	....	....	Krzeszowice.
843	8	727	....	1.163	....	....	Krzywcze.
1.184	37	1.566	....	2.580	....	....	Kutty.
1.547	46	2.074	....	3.682	....	....	Łańcut.
80.110	6.989	91.678	425.162	601.283	11.232	11.356	Lemberg.
139	9	201	....	749	....	....	Lemberg (Austellung 38 Tage).
551	13	987	....	1.578	....	....	Limanowa.
940	5	1.294	....	2.181	....	....	Lisko.
934	28	1.424	....	2.470	....	....	Lubaczów.
262	6	415	....	715	....	....	Lubień (Juni-September).
548	132	976	....	1.452	....	....	Maków.
1.636	112	2.142	....	3.908	....	....	Mielec.
1.240	123	1.674	....	3.081	....	....	Mielnica.
1.330	180	1.972	....	3.376	....	....	Mikulińce.
1.938	79	2.504	....	4.434	....	....	Monasterzyska.
1.828	145	2.408	....	4.137	....	....	Mościska.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	Privat- interne	Privat- nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
	Depeschen und						
Muszyna (bis 16. September)	30	8	279	6	323	35	250
Myślenice	3	1	621	8	633	4	369
Nadwórna	23	5	1.549	11	1.588	18	438
Neumarkt	....	2	919	40	961	2	305
Neu-Sandec	45	11	5.166	79	5.301	64	500
Nisko	9	5	587	38	639	5	375
Okocim	4	2	1.037	45	1.088	7	444
Okopy	1	....	1.296	22	1.319	16	284
Oświęcim	....	70	5.534	1.176	6.780	1	483
Pilzno	1	1	569	25	596	6	359
Podbuż	....	2	430	2	434	....	462
Podgórce	....	11	2.659	1.597	4.267	....	394
Podhajce	13	9	2.492	43	2.557	18	165
Podwołoczyska	22	38	12.120	4.892	17.072	34	521
Przemyśl	44	405	11.783	770	13.002	32	666
Przemyślany	3	12	892	11	918	2	477
Przeworsk	....	7	918	31	956	....	412
Rabka (Juni-September)	....	3	169	14	186	....	17
Radomyśl	....	9	3.028	92	3.129	....	424
Radymno	2	....	860	108	970	2	435
Radziechów	....	6	1.281	62	1.349	1	414
Rawa-ruska	....	10	1.552	39	1.601	3	415
Rohatyń	9	12	1.390	18	1.429	19	458
Rozwadów	1	9	1.136	100	1.246	3	392
Rudki (seit 3. October)	2	2	211	....	215	4	107
Rudnik	....	9	1.103	236	1.348	....	411
Rymanów	....	3	1.353	44	1.400	....	362
Rzeszów	24	25	7.701	891	8.641	33	524
Sambor	33	21	4.566	48	4.668	50	488
Sanok	19	6	2.276	26	2.327	24	434
Saybusch	4	6	2.008	184	2.202	35	428
Sieniawa	....	6	1.246	174	1.426	4	475
Skala	....	20	2.898	164	3.082	15	420
Skałat	23	....	1.346	11	1.380	25	319
Skole	1	6	1.139	16	1.162	3	473
Sniatyń	30	4	2.699	83	2.816	66	465
Sokal	12	6	1.845	135	1.998	17	484
Sokołów	....	3	878	24	905	....	368
Solotwina	1	4	863	10	878	....	351
Stanislau	31	388	14.337	1.028	15.784	86	556
Staremiasto	2	8	1.100	19	1.129	5	406
Stryj	20	7	6.180	133	6.340	30	20
Szczawnica (Juni-September)	....	11	751	181	943	....	101
Szczerżec	1	2	725	45	773	7	480
Tarnobrzeg	8	6	1.543	119	1.676	12	372
Tarnopol	111	832	18.597	2.429	21.969	77	562
Tarnów	160	59	16.142	3.087	19.448	153	622
Tłumacz	16	7	1.635	43	1.701	8	443
Tluste	4	4	1.974	16	1.998	5	336
Trembowla	8	1	1.201	32	1.242	12	424
Truszkawiec (Juni-September)	....	7	482	22	511	....	159

Angekommene: Privat — interne	Angekommene: Privat — nicht interne	Angekommene: Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
Telegraphen-Avisi							
270	2	557	....	880	....	....	Muszyna (bis 16. September).
704	17	1,094	....	1.727	....	....	Myślenice.
1.708	20	2,184	....	3,772	....	....	Nadwórn.
900	40	1,247	....	2,208	....	....	Neumarkt.
5.435	131	6,130	28,664	40,095	1,543	1,304	Neu-Sandec.
489	32	901	....	1.540	....	....	Nisko.
1.234	39	1.724	....	2.812	....	....	Okocim.
1.142	16	1.458	....	2,777	....	....	Oskop.
4.234	1,039	5,757	....	12,537	7	4	Oświęcim.
624	33	1,022	....	1,618	....	....	Pilzno.
337	....	799	....	1.233	....	....	Podbuz.
2.173	2,084	4,651	....	8,918	....	....	Podgórce.
2.280	71	2,834	....	5,391	....	....	Podhajce.
12.426	5,812	18,793	3,560	39,425	....	....	Podwołoczyska.
11,060	757	12,515	50,298	75,815	2,270	2,242	Przemyśl.
979	65	1,523	....	2.441	....	....	Przemyślany.
975	15	1,402	....	2,358	....	....	Przeworsk.
127	19	163	....	349	....	....	Rabka (Juni-September).
3,666	179	4.269	....	7,398	....	....	Radomyśl.
1.034	123	1,594	....	2,564	....	....	Radymno.
1.060	44	1.519	....	2.868	....	....	Radziechów.
1.409	139	1.966	....	3.567	....	....	Rawa-ruska.
1,360	12	1.849	....	3.278	....	....	Rohatyń.
972	166	1,533	....	2,779	....	....	Rozmadów.
158	1	270	....	485	....	....	Rudki (seit 3. October).
958	345	1.714	....	3,062	....	....	Rudnik.
1.613	36	2,011	....	3.411	....	....	Rymanów.
8.061	1.134	9.752	7,804	26,197	388	374	Rzeszów.
4.479	48	5.065	10,052	19.785	355	267	Sambor.
2.124	30	2,612	994	5,933	....	....	Sanok.
2,311	245	3,019	....	5,221	....	....	Saybusch.
1,251	245	1,975	....	3,401	....	....	Sieniawa.
2,763	238	3,436	....	6,518	....	....	Skala.
1,118	12	1,474	....	2,854	....	....	Skałat.
972	14	1,462	....	2,624	....	....	Skole.
3,123	215	3,869	....	6,685	....	....	Sniatyn.
1.591	139	2,231	....	4,229	....	....	Sokal.
1,031	46	1,445	....	2,350	....	....	Sokołów.
934	6	1,271	....	2.149	....	....	Sołotwina.
14.469	1,094	16.205	24,968	56,957	999	1,397	Stanisłau.
1.027	10	1,448	....	2,577	....	....	Staremiasto.
5.849	119	6.018	10,520	22,878	366	422	Stryj.
694	191	986	....	1,929	....	....	Szczawnica (Juni-September).
720	41	1.248	....	2,021	....	....	Szczerżec.
1.479	174	2,037	....	3.713	....	....	Tarnobrzeg.
18.728	2.677	22,044	112.968	156.981	966	755	Tarnopol.
14.665	3,420	18,860	46,402	84.710	2,476	2,395	Tarnów.
1,662	35	2.148	....	3,849	....	....	Tłumacz.
1,751	25	2,117	....	4,115	....	....	Tiuste.
1.002	96	1,534	....	2.776	....	....	Trembowla.
423	17	599	....	1.110	....	....	Truszkawiec (Juni-September).

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	interne	nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
			Privat-				
	Depeschen und						
Trzebinia	....	4	688	150	842	1	340
Turka	4	4	914	3	925	2	467
Tyśmienica	1	5	1.306	110	1.422	3	473
Ułaszkowce (Juni-Juli)	....	4	884	24	912	....	30
Uście biskupie	11	....	993	15	1.019	1	406
Ustrzyki dolne	3	3	910	31	947	1	404
Wadowice	9	6	1.372	56	1.443	15	465
Wieliczka	....	17	1.757	54	1.828	18	323
Zaleszczyki	63	20	4.690	71	4.844	17	423
Zbaraż	2	6	1.240	56	1.304	4	345
Złoczów	59	17	2.472	83	2.631	31	482
Żmigrod	....	5	1.422	53	1.480	....	315
Żołkiew	40	9	1.555	34	1.638	29	479
Żurawno	....	3	1.707	15	1.725	2	460
Żydaczow	....	2	630	7	639	3	420
Bukowina.							
Berhometh	2	1	817	78	898	6	488
Bojan	6	6	646	25	683	7	499
Czernowitz	368	481	38.412	10.757	50.018	723	779
Czudiu	1	4	1.128	151	1.284	5	469
Gurahumora	1	2	1.287	143	1.433	2	499
Itzkany	18	60	7.013	4.590	11.681	56	570
Jakobeny	1	....	341	24	366	2	509
Kimpolung	24	....	1.376	110	1.510	19	514
Kotzman	26	14	915	16	971	36	524
Nowosielica	43	9	3.227	222	3.501	30	526
Radautz	25	7	3.048	282	3.362	34	517
Sadagóra	3	2	1.913	664	2.582	7	520
Sereth	41	11	2.539	400	2.991	32	521
Solka	2	1	412	21	436	....	349
Storożynetz	17	4	1.794	41	1.856	14	498
Suczawa	74	18	4.327	1.023	5.442	53	533
Unter-Sinontz	1	2	1.143	63	1.209	1	509
Watradorna	7	3	911	215	1.136	10	513
Wiznitz	39	4	2.255	74	2.372	15	479
Zuryn	11	3	801	565	1.380	5	526
Dalmatien.							
Almissa	15	1	1.123	....	1.139	55	429
Arbe	19	3	992	8	1.022	32	379
Bencovaz	199	2	966	2	1.169	160	303
Blatta	10	21	1.254	35	1.320	33	350
Bol	2	5	757	13	777	27	440

Angekommene interne	Angekommene nicht interne	Angekommene Summe	Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	Darunter an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	Land und Stationen
Privat-							
Telegraphen-Avisi							
411	110	862	. . . .	1.704	. . . .	. . . .	Trzebinia.
917	4	1.390	. . . .	2.315	. . . .	. . . .	Turka.
2.107	302	2.885	. . . .	4.307	. . . .	. . . .	Tyśmienica.
558	14	602	. . . .	1.514	. . . .	. . . .	Ułaszkowce (Juni-Juli).
847	15	1.269	. . . .	2.288	. . . .	. . . .	Uście biskupie.
917	50	1.372	. . . .	2.319	. . . .	. . . .	Ustrzyki dolne.
1.554	365	2.399	. . . .	3.842	. . . .	. . . .	Wadowice.
1.835	116	2.292	. . . .	4.120	. . . .	. . . .	Wieliczka.
4.094	162	4.696	7.059	16.599	. . . .	. . . .	Zaleszczyki.
1.284	50	1.683	. . . .	2.987	. . . .	. . . .	Zbaraż.
2.804	196	3.518	. . . .	6.144	116	98	Złoczów.
1.212	42	1.569	. . . .	3.049	. . . .	. . . .	Żmigrod.
1.589	44	2.141	8.972	12.751	. . . .	. . . .	Żolkiew.
1.882	25	2.369	1.596	5.690	. . . .	. . . .	Żurawno.
699	2	1.124	. . . .	1.763	. . . .	. . . .	Żydaczów.
							Bukowina.
697	122	1.313	. . . .	2.211	. . . .	. . . .	Berhometh.
651	22	1.179	. . . .	1.862	. . . .	. . . .	Bojan.
37.179	10.068	48.749	239.248	338.015	4.593	3.750	Czernowitz.
1.005	102	1.581	. . . .	2.865	. . . .	. . . .	Czudin.
1.229	127	1.857	. . . .	3.290	. . . .	. . . .	Gurahumora.
6.512	4.821	11.959	98	23.738	117	97	Itzkany.
240	13	764	. . . .	1.130	. . . .	. . . .	Jakobeny.
1.241	122	1.896	. . . .	3.406	. . . .	. . . .	Kimpolung.
904	7	1.471	. . . .	2.442	. . . .	. . . .	Kotzman.
3.072	206	3.834	. . . .	7.335	. . . .	. . . .	Nowosielica.
3.285	292	4.128	. . . .	7.490	. . . .	. . . .	Radantz.
3.071	1.268	4.866	. . . .	7.448	. . . .	. . . .	Sadagóra.
2.817	517	3.887	. . . .	6.878	. . . .	. . . .	Sereth.
395	37	781	. . . .	1.217	. . . .	. . . .	Solka.
1.648	56	2.216	. . . .	4.072	. . . .	. . . .	Storożynetz.
4.487	1.039	6.112	40	11.594	. . . .	. . . .	Suczawa.
913	28	1.451	. . . .	2.660	. . . .	. . . .	Unter-Sinoutz.
835	241	1.599	. . . .	2.735	. . . .	. . . .	Watradorna
2.864	79	3.437	. . . .	5.809	. . . .	. . . .	Wiznitz.
787	478	1.746	. . . .	3.126	. . . .	. . . .	Zuryn.
							Dalmatien.
918	1	1.403	. . . .	2.542	. . . .	. . . .	Almissa.
860	11	1.282	. . . .	2.304	. . . .	. . . .	Arbe.
921	2	1.386	. . . .	2.555	. . . .	. . . .	Bencovaz.
1.193	28	1.604	. . . .	2.924	. . . .	. . . .	Blatta.
751	8	1.226	. . . .	2.003	. . . .	. . . .	Bol.

Land und Stationen	Aufgegebene					Angekommene	
	Staats-	Dienst-	Privat- Interne	Privat- nicht interne	Summe	Staats-	Dienst-
	Depeschen und						
Budua	327	2	2.625	382	3.336	241	422
Castellastua	61	5	470	76	612	67	404
Castelnuovo	255	52	3.168	185	3.660	327	492
Cattaro	1.088	79	8.117	1.966	11.250	886	505
Cittavecchia	33	10	2.154	53	2.250	69	444
Comisa	12	6	953	98	1.069	56	372
Curzola	131	30	2.658	129	2.948	151	421
Dernis	188	7	2.886	36	3.117	313	386
Fort Opus	148	15	1.392	19	1 574	224	247
Gelsa	21	1	1.595	57	1.677	56	383
Gravosa	168	13	1.760	70	2.011	77	407
Grohote	1	2	657	4	664	3	433
Imoschi	134	11	1.598	50	1.793	214	434
Jagnina	1	2	889	40	932	22	412
Kistagne	79	3	796	....	878	92	357
Knin	292	29	3.887	85	4.293	315	359
Lesina	471	396	1.674	63	2.604	156	464
Lissa	84	19	2.598	96	2.797	114	413
Lissa (Semaphor)	5	366	116	7	494	2	2
Macarsca	583	12	3.818	14	4.452	507	482
Metcovich	392	17	4.612	808	5.859	501	472
Milna	3	9	1.841	101	1.954	40	418
Neresi	....	3	481	2	486	26	418
Obbrovazzo	58	8	1.567	8	1.641	84	436
Orebich	11	9	920	314	1.254	20	430
Pago	52	21	1.760	3	1.836	57	428
Perzagno	11	4	544	101	660	14	418
Postire	2	2	666	18	688	22	432
Pucischie	8	8	1.050	13	1.079	37	416
Punta d'Ostro (Semaphor)	5	358	80	....	443	2	137
Ragusa	2.753	322	13.696	2.326	19.097	1.907	1.446
Ragusa vecchia	24	4	917	25	970	104	443
Risano	84	18	2.015	273	2.390	146	414
San Giorgio	28	9	375	2	414	58	254
San Giovanni	4	2	762	20	788	29	409
San Pietro	206	27	2.254	35	2.522	144	467
Scardona	107	6	1.765	7	1.885	141	392
Sebenico	676	20	10.335	344	11.375	589	439
Selve	2	7	566	12	587	11	411
Sign	332	18	3.393	23	3.766	426	447
Slano	100	4	910	40	1.054	128	364
Spalato	1.695	549	19.616	713	22.573	1.266	655
Stagno	78	2	1.745	33	1.858	158	346
Stretto	39	2	1.026	5	1.072	61	329
Trappano	5	5	1.512	37	1.559	11	349
Trau	59	14	3.036	71	3.180	95	458
Vergoraz	162	3	892	38	1.095	283	439
Verlicca	64	5	810	1	880	90	396
Zara	4.204	864	18.722	600	24.390	3.572	1.288

Angekommene			Uebertelegraphirte (doppelt)	Gesammtzahl der behandelten	Darunter		Land und Stationen
interne	nicht interne	Summe			von den Eisenbahn-Telegraphen-Stationen übernommene	an die Eisenbahn-Telegraphen-Stationen abgegebene	
Privat- Telegraphen-Avisi							
2.237	317	3.217	....	6.553	....	....	Budua.
352	78	901	....	1.513	....	....	Castellastua.
2.969	231	4.019	1.052	8.731	....	....	Casteinnovo.
7.174	2.359	10.924	24.480	46.654	....	....	Cattaro.
2.283	42	2.838	....	5.088	....	....	Cittavecchia.
871	89	1.388	....	2.457	....	....	Comisa.
2.774	185	3.531	658	7.137	....	....	Curzola.
2.419	21	3.139	....	6.256	....	....	Dernis.
1.088	17	1.576	....	3.150	....	....	Fort Opus.
1.479	71	1.989	....	3.666	....	....	Gelsa.
1.503	48	2.035	....	4.046	....	....	Gravosa.
587	3	1.026	....	1.690	....	....	Grohote.
1.387	50	2.085	....	3.878	....	....	Imoschi.
930	55	1.419	20	2.371	....	....	Jagnina.
512	....	961	....	1.839	....	....	Kistagne.
2.943	45	3.662	24	7.979	....	....	Knin.
1.724	42	2.386	1.642	6.632	....	....	Lesina.
2.332	63	2.952	410	6.159	....	....	Lissa.
4	....	8	....	502	....	....	Lissa (Semaphor).
3.428	25	1.442	....	8.894	....	....	Macarsca.
3.488	930	5.394	4.540	15.793	....	....	Metcovich.
1.692	90	2.240	....	4.194	....	....	Milna.
521	1	969	....	1.455	....	....	Neresi.
1.280	8	1.808	....	3.449	....	....	Obbrovazzo.
946	563	1.959	190	3.403	....	....	Orebich.
1.645	1	2.131	....	3.967	....	....	Pago.
725	121	1.278	....	1.938	....	....	Perzagno.
685	17	1.156	....	1.814	....	....	Postire.
1.114	12	1.579	....	2.658	....	....	Pucischie.
20	....	159	....	602	....	....	Punta d'Ostro (Semaphor).
14.312	1.833	19.498	94.948	133.543	....	....	Ragusa.
817	27	1.391	....	2.361	....	....	Ragusa vecchia.
1.695	259	2.514	....	4.904	....	....	Risano.
303	....	615	....	1.029	....	....	San Giorgio.
682	15	1.135	....	1.923	....	....	San Giovanni.
2.064	42	2.717	18.614	23.853	....	....	San Pietro.
1.590	7	2.130	....	4.015	....	....	Scardona
9.532	282	10.842	23.470	45.687	....	....	Sebenico.
520	12	954	....	1.511	....	....	Selve.
3.200	23	4.096	3.525	11.387	....	....	Sign.
791	38	1.321	....	2.375	....	....	Slano.
19.454	600	21.975	136.716	181.264	....	....	Spalato.
1.456	25	1.985	44	3.887	....	....	Stagno.
743	3	1.136	....	2.208	....	....	Stretto.
1.387	51	1.798	....	3.357	....	....	Trappano.
3.118	60	3.731	....	6.911	....	....	Trau.
660	17	1.399	....	2.494	....	....	Vergoraz.
671	1	1.158	....	2.038	....	....	Verlicca.
19.141	464	24.465	198.130	246.985	....	....	Zara.

Entwickelung

des

österreichischen Telegraphen

vom Jahre 1867 bis 1877

und

vergleichende Statistik

des

europäischen Telegraphen.

I. Entwickelung des österreichischen

	1867	1868	1869	1870	1871
1. Telegraphennetz.					
Linien in Kilometern	14.473·5	15.575·2	17.481·7	18.428·3	18.864·0
Drahtleitungen in Kilometern	32.182·5	46.954·5	55.656·5	58.750·1	61.681·2
2. Stationen.					
Für den internen und internationalen Dienst	673	731	1.033	1.208	1.510
Nur für den internen Verkehr	3	3	2	2	2
Summe	676	734	1.035	1.210	1.512
Staats-Stationen	358	401	553	570	615
Eisenbahn- und Privat-Stationen	318	333	482	640	897
Stationen mit Tag- und Nachtdienst	57	59	53	52	47
" " vollem Tagdienst	73	71	57	63	142
" " beschränktem Tagdienst	546	604	925	1.095	1.323
3. Apparate.					
Morse	1.060	1.187	1.077	990	1.108
Hughes	9	20	24	27	31
Anderer Systeme	95	68	73	73	....
Summe	1.164	1.275	1.174	1.090	1.139
4. Personale.					
Bei der Centralverwaltung	33	39	23	43	44
Stationsbeamte	982	1.065	1.137	1.264	1.254
Subalternes	688	673	682	771	843
Summe	1.703	1.777	1.842	2.078	2.141
5. Depeschen.					
Gebührenpflichtige interne Depeschen	1,257.517	1,189.678	1,766.764	1,916.998	2,337.895
Gebührenfreie interne Depeschen	200.503	160.377	....	6.444	7.100
An das Ausland abgegebene Depeschen	328.344	334.062	412.739	472.471	582.952
Vom Auslande empfangene Depeschen	323.244	350.490	399.552	435.275	535.882
Internationale Transit-Depeschen	118.326	189.176	339.922	638.177	463.406
Dienst-Depeschen	54.985	57.847	97.704	114.592	235.720
Summe	2,282.919	2,281.630	3,016.681	3,583.957	4,162.955
6. Einnahmen. (Gulden ö. W.)	2,338.605	2,233.032	2,338.132	2,191.336	2,517.869
7. Ausgaben. (Gulden ö. W.)					
Ordentliche	2,345.098	2,210.217	2,307.843	2,384.207	2,834.839
Ausserordentliche	323.279	674.843	428.031	366.605	413.811

Telegraphen vom Jahre 1867 bis 1877 [1]).

1872	1873	1874	1875	1876	1877
[2]) 19.345·6	[2]) 20.632·8	[2])21.404·7	[2]) 21.926·0	[2])22.112·24	[2])22.417·13
50.822·0	56.079·3	58.871·6	59.977·9	60.453·70	61.019·33
1.657	1.872	2.065	2.210	2.327	2.414
2	2	2	2	2	4
1,659	1,874	2,067	2.212	2.329	2.418
714	799	899	979	1.016	1.059
945	1.075	1.168	1.233	1.313	1.359
47	45	48	48	40	40
363	219	224	197	134	186
1.249	1.610	1.795	1.967	2.155	2.192
1.245	1.395	1.518	1.605	1.672	1.724
40	50	45	46	50	50
. . . . .	. . . . .	2	2	2	5
1.285	1.445	1.565	1.653	1.724	1.779
163	217	228	256	261	258
1.514	1.622	1.600	1.619	1.596	1.589
1.073	1.327	1.420	1.479	1.491	1.511
2.750	3.166	3.243	3.354	3.348	3.358
2,818.697	3,049.498	2,671.351	2,762.311	3,182.973	3,430.153
3.714	5.610	4.232	4.400	4.[illegible]00	4.498
715.690	715.754	590.354	596.300	636.567	666.310
638.721	667.908	554.885	565.454	593 211	618.397
501.189	[3]) 191.913	205.114	236.675	243.323	201.916
118.116	329.698	336.583	382.690	383.810	412.270
4,796.127	4,960.381	4,362.519	4,547.830	5,043.884	5,358,544
2,859.470	3,161.718	2,617.494	2,755,090	2,936.760	3,166.277
2,795.188	3,502.120	3,670.957	3,571.306	3,483.301	3,549.003
769.313	882.282	1,111.640	229.511	234.423	106.416

[1]) Die Entwickelung des österreichisch-ungarischen Telegraphen bis 1867 siehe Nachrichten IV. Bd., I. Hft.

[2]) Ohne Einrechnung der Eisenbahn- und Privat-Telegraphen - Linien und Leitungen.

[3]) Die Angabe der Zahl der Transit - Depeschen wurde aus den Aufzeichnungen der Grenz-Controlstationen gewonnen, während in den früheren Jahren 1869 bis 1872 diese Daten auf Grund einfacher Procentsätze von dem internationalen Gesammt - Verkehre berechnet wurden. Daher erklärt sich die Differenz vom Jahre 1873 an, gegenüber den eingestellten Daten der früheren Jahre.

II. Stand des Telegraphen

Staaten	Jahr	Flächen-Inhalt in Quadrat-Kilometern	Gesammt-Bevölkerung (letzte Zählung oder Berechnung)	Staats-Telegraphennetz: Linien	Staats-Telegraphennetz: Drähte	Anstalten: Staats-	Anstalten: Eisenbahn- und Privat-
				Kilometer		Stationen	
Grossbritannien und Irland . .	[1]) 1877	314.951	33,589.419	40.387·8	174.533·5	3.761	1.555
Dänemark	1877	38.302	1,940.000	3.224·0	8.937·0	121	121
Norwegen	1877	316.694	1,807.555	7.505·0	13.512·0	128	69
Schweden	1877	442.203	4,429.713	8.269·0	20.329·0	175	501
Russland (Gesammt-)	1876	21,733.387	86,597.724	68.551.8	133.344·3	844	1.126
Oesterreich-Ungarn	1877	624.196	37,418.000	37.325·9	110.963·2	1.435	1.914
Gebiet des Reichsrathes . .	1877	300.191	21,752.000	22.417·1	61.019·3	1.059	1.359
„ der ungar. Krone .	1877	324.005	15,666.000	14.908·8	49.943·9	376	555
Schweiz	1877	41.390	2,759.854	6.506·9	15.926·5	973	107
Deutsches Reich: Reichs-Telegraphengebiet	1877	448.800	35,823.465	43.870·3	157.532·9	8.287	2.663
Deutsches Reich: Bayern	1877	75.863	5,022.390	7.947·0	23.152·0	967	26
Deutsches Reich: Württemberg	1877	19.504	1,881.505	2.548·5	6.786·0	353	. . .
Niederlande	1877	32.972	3,865.456	3.519·0	12.882·6	168	178
Luxemburg	1877	2.587	205.158	310·0	527·0	21	22
Belgien	1877	29.455	5,336.185	5.174·0	22.569·0	534	102
Frankreich	1877	528.577	36,905.788	57.110·0	150.506·0	2.984	1.477
Portugal	1877	92.753	4,429.332	3.711·0	8.042·0	166	1
Spanien	1876	507.036	16,809.913	13.618·3	32.998·3	272	8
Italien	1877	296.323	27,769.475	23.738·0	80.609·0	1.324	687
Griechenland	1877	50.212	1,515.816	2.918·0	3.515·0	75	2
Türkei	1875	369.257	10,000.000	25.232·0	48.650·0	397	47
Romanien	1876	121.154	5,073.000	4.046·4	7.023·5	79	83
Serbien	1874	43.555	1,338.505	1.461·3	2.145·5	87	. . .

[1]) Rechnungsjahr 1877—78. [2]) Ohne Dienst-Depeschen. [3]) Mit dem Personale der combinirten Stationen. [4]) Darunter 15.324 meteorologische Depeschen. [5]) Die 429.585 aus Ungarn nach Oesterreich beförderten und die 102.993 aus und nach Ungarn durch Oesterreich transitirenden Depeschen nicht gerechnet. [6]) Ohne die 448.521 von Oesterreich nach Ungarn expedirten Depeschen. [7]) Ohne das Personale der combinirten Stationen. [8]) Einschliesslich der gebührenfreien und Dienst-Depeschen.

in den Staaten Europa's.

Personale	Apparate	Correspondenzverkehr: Interne	Internationale	Zusammen	Gebührenfreie und Dienst-	Einnehmen	Ausgaben: ordentliche	ausserordentliche
Anzahl		Depeschen				Gulden österr. Währung		
11.474	8.135	19,458.496	2,420.096	21,873.592	2) 420.940	13,335.420	11,666.470	279.560
355	266	407.842	528.717	936.559	24.818	1) 341.201	1) 352.656	1) 111.713
576	245	528.542	275.141	803.683	4.859	543.085	554.212	118.184
3) 780	484	747.970	394.781	1,142.751	4) 33.092	812.441	791.840	62.784
7.353	2.036	3,568.528	726.726	4,295.254	304.650	9,184.617	7,242.107	1,043.126
4.643	3.119	5,527.394	1,830.422	7,357.816	668.046	4,304.294	4,992.289	106.416
3.358	1.779	3,430.153	1,511.623	5) 4,941.776	416.768	3,166.277	3,549.003	106.416
1.285	1.340	2,097.241	318.799	6) 2,416.040	251.278	1,138.017	1,443.286	. . . . .
1.623	1.463	1,950.546	771.862	2,722.408	65.566	794.187	744.833	46.669
7) 2.771	6.286	8) 7,694.760	8) 3,697.086	8) 11,391.846	. . . . .	6,242.642	9)	9) . . . .
7) 390	1.788	810.640	1,076.170	1,886.810	44.199	535.487	523.471	180.788
3) 681	624	289.081	521.837	810.918	238.108	10) 267.256	10) 261.501	10) 65.000
1.181	410	11) 1,677.459	755.392	2,432.851	19.874	672.355	1,003.992	52.977
7) 18	32	18.189	38.262	56.451	2.512	10.330	18.798	. . . . .
1.844	1.154	1,939.546	957.122	2,896.668	1,444.704	866.202	1,022.596	28.022
5.763	5.800	8,584.909	2,377.203	10,962.112	12) 1,460.000	8,006.889	6,058.280	724.000
810	287	335.098	244.217	579.315	83.393	293.396	394.384	30.314
2.538	515	1,053.306	316.739	1,370.045	190.852	1,179.736	1,910.206	. . . . .
4.546	2.115	4,162.273	909.203	5,071.476	13) 341.275	3,132.051	2,674.129	12.000
403	140	272.807	75.163	347.970	6.153	207.308	221.808	27.511
2.894	1.240	491.898	230.338	722.236	488.520	2,440.709	1,960.264	19.434
3) 1.061	362	516.400	193.970	710.370	137.325	505.328	14) 1,207.564	14) 18.960
255	52	95.002	56.880	151.882	13.374	59.617	134.595	11.136

9) Nach Vereinigung der Post- und Telegraphen-Verwaltung können die Ausgaben für die Telegraphen-Verwaltung allein nicht angegeben werden. 10) Rechnungsjahr 1. Juli 1876—77. 11) Hierunter 47.521 Depeschen von Eisenbahn- und Privat-Telegraphen-Gesellschaften, welche die Staats-Linien nicht benützt haben. 12) Darunter 960.000 gebührenfreie Depeschen. 13) Darunter 235.681 gebührenfreie Depeschen. 14) Einschliesslich der Ausgaben für die Post.

III. Vergleichende Uebersicht des

Staaten	Interner Tarif für 20 Worte (Kreuzer ö. W.)	Staats-Telegraphennetz für 100 Quadrat-Kilometer: Linie (Kilometer)	Staats-Telegraphennetz für 100 Quadrat-Kilometer: Drähte (Kilometer)	Staats-Telegraphennetz für 1 Kil Linie (Kilometer)	Staats-Anstalten, 1 Staats-Station auf: Quadrat-Kilometer	Staats-Anstalten, 1 Staats-Station auf: Einwohner	Staats-Anstalten, 1 Staats-Station auf: Kilometer Linien	Staats-Anstalten, 1 Staats-Station auf: Kilometer Drähte
Grossbritannien und Irland	1) 50	12·8	55·4	4·3	84	8,930	10·7	46·4
Dänemark	28	8·4	23·3	2·8	317	16.030	26·6	73·8
Norwegen	2) 56	2·3	4·2	1·8	2.474	14.120	58·6	105·5
Schweden	3) 56	1·9	4·6	2·4	2.527	25.310	47·2	116·1
Russland (Gesammt-)	4) 80—320	0·3	0·6	1·9	24.561	102.640	81·2	158·4
Oesterreich-Ungarn	5) 50	5·9	17·9	2·9	435	26.080	26·0	77·3
Gebiet des Reichsrathes	5) 50	7·4	20·3	2·7	281	20,540	21·2	57·6
Gebiet der ungarischen Krone	5) 50	4·1	15·4	3·3	862	41.660	39·6	132·8
Schweiz	6) 32	15·7	38·4	2·4	42	2,830	6·7	16·4
Deutsches Reich: Reichs-Telegraphengebiet	7) 60	9·8	35·1	3·5	137	10.900	13·3	47·9
Deutsches Reich: Bayern	8) 40	10·4	30·5	2·9	78	5.190	8·2	23·9
Deutsches Reich: Württemberg	8) 40	13·1	34·8	2·7	55	5.330	7·2	19·2
Niederlande	25·6	10·6	39·0	3·6	196	23,010	20·9	76·6
Luxemburg	20	11·9	20·3	1·7	123	9.770	14·8	25·1
Belgien	20	17·6	76·6	4·4	55	9.990	9·6	42·3
Frankreich	9) 24 u. 56	10·8	28·4	2·6	177	12.370	19·1	50·4
Portugal	40	4·0	8·6	2·2	558	26,680	22·3	48·4
Spanien	10) 40	2·4	5·5	2·4	1,864	61,800	50·0	121·3
Italien	11) 40	8·0	27·2	3·3	224	20.970	17·9	60·8
Griechenland	40	5·8	7·0	1·2	669	20.210	38·6	46·8
Türkei	12) 88—308	6·8	13·2	1·9	930	25.190	63·5	122·5
Romanien	40	3·3	5·8	1·7	1,533	64,220	51·2	88·9
Serbien	13) 40	3·3	4·9	1·4	1,177	36.120	39·4	57·[illegible]

1) Adresse und Unterschrift frei; für je weitere 5 Worte 12·5 Kreuzer.
2) Für 15 Worte; für je weitere 5 Worte 19 Kreuzer.
3) Für je weitere 5 Worte 14 Kreuzer.
4) Bis 106·7 Kilometer 80, bis 1067 Kilom. 160 und über 1067 Kilom. 320 Kreuzer.
5) Inclusive der Gebühren für den Eisenbahn- und Privat-Telegraphen.
6) Grundtaxe für jedes Telegramm 12 Kreuzer, für jedes Wort 1 Kreuzer.
7) Grundtaxe für jedes Telegramm 10 Kreuzer, für jedes Wort 2·5 Kreuzer.

Telegraphen in den Staaten Europa's.

Correspondenzverkehr						Einnahmen			Ordentliche Ausgaben		
Von 100 Depeschen sind		auf				auf			auf		
interne	internationale	1 Kilometer Linie	1 Kilometer Draht	1 Staats-Station	1000 Einwohner	1 Kilometer Linie	1 Staats-Station	100 bezahlte Depeschen	1 Kilometer Linie	1 Staats-Station	100 bezahlte Depeschen
gebührenpflichtige Depeschen						Gulden österr. Währung					
88·9	11·1	541	125	5.816	651	330	3.543	60·9	288	3.102	50.3
43·5	56·5	291	105	7.740	483	106	2.840	36·4	109	2.914	37·6
65·8	34·2	107	60	6.279	445	72	4.243	67·6	74	4.345	68·9
65·5	34·5	138	56	6.530	258	98	4.642	71·1	96	4.525	69·3
83·1	16·9	62	32	5.089	50	134	10.882	213·8	106	8.581	168·6
75·1	24·9	197	66	5.127	197	116	3.000	58.5	134	3.478	67·8
69·4	30·6	220	81	4.666	227	126	2.675	64·1	158	3.351	71·8
86·8	13·2	162	48	6.425	154	76	3.026	47·1	97	3.838	59·7
71·6	28·4	418	171	2.798	989	122	816	29·1	114	766	27·4
67·6	32·4	260	72	3.465	318	142	1.899	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .
42·9	57·1	237	81	1.951	375	67	554	28·4	65	541	27·7
35·6	64·4	318	120	2.297	430	105	757	32·9	103	741	32·2
68·9	31·1	678	185	14.481	629	191	4.002	27·6	285	5.976	41·3
32·2	67·8	182	107	2.688	275	33	492	18·2	61	895	33·3
66·9	33·1	560	128	5.424	543	167	1.622	29·9	198	1.915	35·3
78·3	21·7	192	73	3.606	297	140	2.683	73·0	106	2.030	55·2
57·8	42·2	156	72	3.489	131	79	1.767	50·6	106	2.375	68·1
76·9	23·1	100	41	5.037	84	86	4.337	86·1	139	7.022	139·4
82·1	17·9	213	62	3.830	182	132	2.365	61·7	113	2.019	52·7
78·4	21·6	118	99	4.639	229	71	2.764	59·5	75	2.957	63·7
68·1	31·9	47	21	3.049	124	97	6.148	337·9	78	4.938	271·4
72·7	27·3	175	101	8.992	145	125	6.396	71·1	. . . .	. . . . .	. . .
62·5	37·5	113	77	4.466	123	41	1.611	39·2	92	3.638	88·6

8) Grundtaxe für jedes Telegramm 10 Krenzer, für jedes Wort 1·5 Krenzer.
9) Für Stationen im Departement 24 Kreuzer.
10) Für 10 Worte, jedes weitere Wort 4 Kreuzer.
11) Für 15 Worte; jedes weitere Wort 4 Krenzer.
12) Zwischen Stationen derselben Provinz (Vilajet) 88 Kreuzer; zwischen Stationen verschiedener Provinzen je nach der Entfernung 132 bis 308 Kreuzer.
13) Fünf Worte der Adresse frei.

STATISTIK

DES

OESTERREICHISCHEN POSTWESENS

IM

JAHRE 1877.

Zusammengestellt vom statistischen Departement

im

k. k. Handels-Ministerium.

Mit einer Uebersicht über den neuesten Stand der Post in Europa.

Wien, 1878.
Druck und Verlag der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

Inhalt.

Postanstalten.

Das Postgebiet der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder in der Ausdehnung von 300.190·90 Quadrat-Kilometern mit 21,752.000 Bewohnern (nach der Berechnung Anfangs 1877) zählte 1877 11 dem Handels-Ministerium unterstehende Postdirectionen und 4.006 für den Manipulationsdienst bestimmte Postanstalten.

Die Postanstalten vertheilten sich auf die einzelnen Königreiche und Länder:

Länder	Post-Anstalten: ärarische: Postämter	Post-Anstalten: ärarische: Post-Ambulanzen	Post-Anstalten: nicht ärarische: Postämter u. Postexpeditionen	Post-Anstalten: nicht ärarische: Postämter mit Poststation	Post-Anstalten: nicht ärarische: Poststationen	Summe	Briefsammlungskästen in Orten mit Postanstalt	Briefsammlungskästen in Orten ohne Postanstalt
Oesterreich unter der Enns: Wien und Umgebung	38	16	25	......	......	79	562	15
Oesterreich unter der Enns: Uebriges Land	8	......	342	43	......	393	596	1.119
Oesterreich ob der Enns	7 [1]	......	258	25	....	290	350	84
Salzburg	3 [1]	......	57	14	....	74	98	19
Steiermark	8	1	228	41	....	278	402	90
Kärnten	4	2	101	10	....	117	136	62
Krain	2	1	111	11	....	125	354	26
Küstenland (österr.-illyr.)	5	1	114	9	......	129	345	24
Tirol und Vorarlberg	16	5	281	82	3	337	62	188
Böhmen	40 [1]	10	789	160	1	1.000	1.105	462
Mähren	11	......	339	46	....	396	426	211
Schlesien	6	......	92	14	......	112	125	79
Galizien	23	2	373 [2]	104	1	503	646	6
Bukowina	6	......	53	16	......	75	93	12
Dalmatien	6	......	51	34	7	98	118	12
Gesammtzahl	183	38	3.214	559	12	4.006	5.418	2.409

[1]) Darunter 1 Postamt für die Dauer der Badesaison.
[2]) „ 2 Postämter für die Dauer der Badesaison.

Diese Postanstalten unterscheiden sich daher in 221 ärarische, als: 183 Postämter, 38 fahrende Postämter auf Eisenbahnen (Postambulancen), dann in 3.785 nicht ärarische Postanstalten, als: 3.214 Postämter und Postexpeditionen, 559 Postämter mit Poststation (Poststalldienst) und 12 Poststationen allein. Der Poststalldienst ist auch mit einer Anzahl von ärarischen Postämtern verbunden.

Ausserdem unterhält die österreichische Postverwaltung 45 Postämter auf fremdem Staatsgebiete in Europa, Asien und Afrika, und zwar Postämter in Constantinopel und Alexandrien, von welchen das erstere direct dem Handelsministerium und das letztere der Postdirection in Triest untersteht. Die übrigen 43 Postämter sind theils Consulats-, theils Lloyd-Postexpeditionen, je nachdem der Postdienst von Organen der Consulate oder der Lloydagentien versehen wird.[1] Von diesen unterstehen 17 der Postdirection in Triest und die andern 26 Expeditionen dem Postamte in Constantinopel.

Im Jahre 1877 wurden 15 Postanstalten neu creirt und 124 aufgelassen, daher auch im Ganzen die Zahl der österreichischen Postanstalten gegen das Vorjahr (4.115) um 109 sich vermindert hat. Von fahrenden Postämtern wurde das Postamt Wien-Brünn Nr. 5 neu errichtet, hingegen die Postämter Marburg-Franzensfeste Nr. 32, Laibach-Villach Nr. 27 und die Schiffspostämter Triest-Corfu Nr. 1 und 2 aufgelassen.

Im Vergleiche zum Areale und zur Bewohnerzahl entfallen 1877 im Allgemeinen 74·9 Quadrat-Kilometer und 5.429 Einwohner auf je 1 Postamt, welche Verhältnisse sich in den einzelnen Königreichen und Ländern[2] folgendermassen beziffern:

	Quadrat-Kilometer	Einwohner
Oesterreich unter der Enns	42·00	4·616
Oesterreich ob der Enns	41·36	2.593
Salzburg	96·83	2.131
Steiermark	80·77	4.270
Kärnten	88·66	2.911
Krain	79·90	3.792
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	61·92	4.926
Tirol und Vorarlberg	87·02	2.678
Böhmen	51·95	5.409
Mähren	56·13	5.292
Schlesien	45·96	5.006
Galizien	156·05	11.989
Bukowina	139·34	7.330
Dalmatien	130·53	4.862

[1] Diese 43 Postämter sind: a) in Europa: Adrianopel, Antivari, Burgas, Cavalla, Constantinopel, Czernawoda, Dardanellen, Dede-Agatsch, Durazzo, Gallipoli, Janina, Kandia, Kanea, Küstendsche, Lagos, Philippopel, Prevesa, Retimo, Rustschuk, Salonich, Santi-Quaranta, Seres, Sofia, Sulina, Tultscha, Valona, Varna, Volo, Widdin; b) in Asien: Beirut, Caipha, Jaffa, Jerusalem, Ineboli, Kerassunde, Larnaca, Metelin, Rhodus, Samsun, Tenedos, Trapezunt, Chio; c) in Afrika: Port Said.

[2] Nach Berechnung 1877 zählt: Oesterreich unter der Enns 2,178.900, Oesterreich ob der Enns 752.100, Salzburg 157.700, Steiermark 1,187.200, Kärnten 340.600, Krain 474.100, Küstenland 635.500, Tirol und Vorarlberg 902.800, Böhmen 5,409.500, Mähren 2,095.800, Schlesien 560.700, Galizien, 6,030.800, Bukowina 549.800, Dalmatien 476.500 Einwohner.

Unter obiger Gesammtzahl befinden sich 513 Postämter, welche gleichzeitig den Telegraphendienst versehen, und zwar:

in Oesterreich unter der Enns	34	Postämter
„ Oesterreich ob der Enns	39	„
„ Salzburg	11	„
„ Steiermark	49	„
„ Kärnten	22	„
„ Krain	14	„
im Küstenlande (österreichisch-illyrisch.)	14	„
in Tirol und Vorarlberg	18	„
„ Böhmen	134	„
„ Mähren	62	„
„ Schlesien	25	„
„ Galizien	55	„
„ der Bukowina	13	„
„ Dalmatien	23	„

Postverbindungen.

1. Auf Landstrassen.

Nach den Zusammenstellungen aus den im Post-Cours-Bureau des Handels-Ministeriums redigirten Heften über die Post-Verbindungen der einzelnen im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder betrug im Jahre 1877 die Zahl der Post-Course (die Postverbindung zwischen dem Anfangs- und Endpunkte jedes Courses als ein Cours gerechnet) im Ganzen 3.706, mit einer Gesammtlänge von 43.642 Kilometern.

Nach ihrer Länge vertheilten sich die Course:

Course bis zu 1 Kilometer	517
„ über 1 bis 5 Kilometer	904
„ „ 5 „ 10 „	806
„ „ 10 „ 20 „	846
„ „ 20 „ 50 „	518
„ „ 50 „	115

Die Post verkehrte

nicht täglich	auf	249	Coursen
täglich 1mal	„	1.908	„
„ 2 „	„	659	„
„ 3 „	„	241	„
„ 4 „	„	467	„
„ mehr als 4mal	„	182	„

Die Vertheilung der fraglichen Course auf die einzelnen Postdirections-Bezirke in den Jahren 1876 und 1877 zeigt nachstehende Uebersicht:

Directions-Bezirke	Jahre	Gesammtzahl der Post-Course [1]	Post-Course von: Mallefahrten	Personenfahrten	Eilfahrten	Deckelwagen- und Packetfahrten	Cariolfahrten	Reitposten	Fussboten- und Botenposten	Botenfahrten und Privat-Unternehmungen
			Anzahl							
Oesterreich unter der Enns	1877	402	....	....	4	....	8	....	238	152
	1876	371	1	....	4	....	7	2	210	147
Oesterreich ob der Enns und Salzburg	1877	348	2	....	....	6	3	....	227	110
	1876	345	2	....	1	6	2	2	221	111
Steiermark und Kärnten	1877	388	....	....	4	5	5	4	213	157
	1876	391	2	1	4	5	6	5	206	162
Krain und Küstenland	1877	206	1	....	1	4	4	6	101	89
	1876	209	1	....	2	3	3	7	104	89
Tirol und Vorarlberg	1877	258	3	....	....	4	3	....	162	86
	1876	260	3	....	....	4	3	....	166	84
Böhmen	1877	1.036	4	5	30	8	15	1	507	466
	1876	1.018	10	3	32	9	15	1	488	460
Mähren und Schlesien	1877	516	3	1	18	13	14	....	282	185
	1876	515	4	....	19	13	11	....	281	187
Galizien	1877	420	....	19	5	19	40	12	79	246
	1876	412	....	20	4	20	36	15	74	243
Bukowina	1877	56	....	3	1	1	3	2	10	36
	1876	60	....	4	1	1	3	3	12	36
Dalmatien	1877	76	4	....	6	....	2	17	35	12 [2]
	1876	65	5	....	4	....	2	15	31	8 [2]
Summe	1877	3.706	17	28	69	60	97	42	1.854	1.539
	1876	3.646	28	28	71	61	88	50	1.793	1.527

[1] Die Postverbindung zwischen dem Anfangs- und Endpunkte eines Courses einfach gerechnet.
[2] Ausserdem bestehen noch 12, beziehungsweise 11 Barkenfahrten.

Gesammtlänge der Post-Course	Post-Course						Course, auf denen die Posten verkehren:					
	bis 1 Kilometer	von 1—5 Kilometer	von 5—10 Kilometer	von 10—20 Kilometer	von 20—50 Kilometer	über 50 Kilometer	nicht täglich	täglich einmal	täglich zweimal	täglich dreimal	täglich viermal	täglich mehr als viermal
Kilometer	Anzahl											
3.640	70	120	81	73	55	3	6	188	69	40	50	49
3.841	94	70	80	70	51	6	6	195	58	34	23	55
3.137	118	28	85	78	35	4	10	208	68	21	36	5
3.600	87	54	82	78	39	5	10	218	62	16	35	4
3.984	75	108	62	80	54	9	47	154	83	21	64	19
4.332	135	59	57	81	47	12	59	152	82	18	57	23
2.977	8	54	43	63	26	12	28	114	34	12	13	5
2.913	40	32	47	54	24	12	27	116	33	13	14	6
2.868	61	48	49	61	34	5	66	84	52	10	35	11
2.894	86	31	44	62	32	5	67	90	46	9	38	10
9.740	136	295	250	232	103	20	......	498	200	71	184	83
9.621	246	204	237	219	95	17	......	495	202	65	174	82
5.632	41	122	152	133	59	9	9	322	81	44	55	5
5.718	89	91	150	124	51	10	6	326	88	45	48	7
7.779	5	120	65	90	107	33	11	294	68	21	26	5
7.633	69	69	63	83	93	35	15	278	64	18	30	7
1.263	....	8	9	19	15	5	4	39	8	1	4	......
1.374	2	8	13	16	14	7	6	39	9	2	4	......
2.622	3	1	10	17	30	15	68	7	1	......	......	......
2.321	1	2	10	12	24	16	65	......	......	......	......	......
43.642	517	904	806	846	518	115	249	1.908	659	241	467	182
44.247	849	620	783	799	470	125	261	1.909	639	220	423	194

Auf den aufgezählten Coursen verkehrten in beiden Jahren folgende **Kategorien** von Posten:

Gattung der Posten	Jahre	Courslänge	Auf Post-Coursen: bis 1 Kilometer	von 1—5 Kilometer	von 5—10 Kilometer	von 10—20 Kilometer	von 20—50 Kilometer	über 50 Kilometer	Davon verkehrten: nicht täglich	täglich einmal	täglich zweimal	täglich dreimal	täglich viermal	täglich mehr als viermal
		Kilometer	Anzahl											
Mallefahrten	1877	1.455	....	....	....	....	2	15	4	12	1	...	....	....
	1876	2.378	....	....	....	....	3	25	7	21	....	....	....	....
Personenfahrten	1877	1.942	....	....	1	1	8	18	....	27	....	1	....	....
	1876	1.904	....	2	....	1	9	16	1	26	....	1	....	....
Eilfahrten	1877	2.448	....	....	3	13	40	13	6	55	7	1	....	....
	1876	2.645	....	1	3	13	38	16	4	56	10	1	....	....
Deckelwagen- und Packetfahrten	1877	167	16	39	4	....	....	1	....	6	9	7	16	22
	1876	244	41	15	1	2	....	2	....	9	9	6	14	23
Cariolfahrten	1877	1.600	12	37	8	8	23	9	4	51	17	9	12	4
	1876	1.456	30	14	8	6	21	9	4	44	17	6	9	8
Reitposten	1877	1.506	1	8	2	8	12	11	23	17	2	....	....	....
	1876	1.653	7	5	3	7	17	11	20	27	2	1	....	...
Fussboten- und Botenposten	1877	11.093	373	533	539	366	41	2	172	878	314	131	251	108
	1876	11.010	541	379	522	314	35	2	176	882	285	119	218	113
Botenfahrten und Privat-Unternehmungen	1877	23.431	115	287	249	450	392	46	40	862	309	92	188	48
	1876	22.957	230	204	246	456	347	44	49	844	316	86	182	50
Summe	1877	43.642	517	904	806	846	518	115	249	1.908	659	241	467	182
	1876	44.247	849	620	783	799	470	125	261	1.909	639	220	423	194

Mit Berücksichtigung des mehrmaligen Verkehrs vertheilten sich die Kategorien der aufgeführten Posten im Jahre 1877 auf die einzelnen Königreiche und Länder:

Länder	Malle- und Eil-fahrten	Packet-fahrten	Cariol-posten	Reit-posten	Botenfahrten und Privat-Unternehmungen	Fussboten-posten	Zusammen
	Anzahl						
Oesterreich unter der Enns:							
Wien und Umgebung	.....	132	318	2	¹) 2	459	913
Uebriges Land	4	.....	34	1	238	605	882
Oesterreich ob der Enns	.....	17	2	2	130	324	475
Salzburg	3	5	4	.....	39	60	111
Steiermark	4	13	12	2	168	339	538
Kärnten	4	6	6	2	89	99	206
Krain	1	10	.. ..	1	76	92	180
Küstenland (österr.-illyr.)	2	16	6	5	66	67	²) 162
Tirol und Vorarlberg	3	.....	2	... ..	97	149	251
Böhmen	45	8	15	1	470	508	³) 1.047
Mähren	15	8	9	.....	157	224	413
Schlesien	8	4	2	... ..	30	60	104
Galizien	23	61	63	14	354	89	604
Bukowina	4	1	3	2	34	9	58
Dalmatien	10	.....	2	7	10	32	61
Summe	126	281	478	39	1.960	3.116	6.000

¹) Nebst 343 Briefsammelfahrten.
²) Hiezu kommen noch 2 tägliche und vom 1. August bis letzten December eine wochentlich einmalige Barkenfahrt.
³) Ausserdem zwischen dem Hauptpostamte und den Bahnhof- und Filialpostämtern 93 Packetfahrten, 20 Cariolposten und 17 Fussbotenposten.

Sämmtliche Posten auf Landstrassen legten eine Strecke von 32,455.239 Kilometer zurück:

	Kilometer
in Oesterreich unter der Enns { Wien und Umgebung	1,245.897
in Oesterreich unter der Enns { Uebriges Land . .	3,412.566
„ Oesterreich ob der Enns	2,180.802
„ Salzburg	598.326
„ Steiermark	1,768.040
„ Kärnten	604.490
„ Krain	970.498
im Küstenlande (österreichisch-illyrisch)	1,028.332
in Tirol und Vorarlberg	1,812.961
„ Böhmen	9,471.020
„ Mähren	1,600.678
„ Schlesien	597.191
„ Galizien	5,644.392
„ der Bukowina	950.046
„ Dalmatien	570.000

Zu dem Postdienste wurden im Ganzen 5.857 Wagen (1.095 ärarische und 4.762 nicht ärarische), 7.168 Pferde und 2.966 Postillone verwendet. In den einzelnen Ländern·

Länder	Postwagen			Postillone	Pferde
	Aerarische	Nicht-ärarische	Zusammen		
Oesterreich unter der Enns:					
Wien und Umgebung	[1]) 201	[1]) 4	205	130	270
Uebriges Land	18	274	292	202	558
Oesterreich ob der Enns	22	140	162	74	288
Salzburg	55	80	135	56	230
Steiermark	30	313	343	156	332
Kärnten	20	130	150	58	135
Krain	13	122	135	[2]) 17	170
Küstenland (österr.-illyr.)	22	88	110	[2]) 14	190
Tirol und Vorarlberg	90	76	166	88	190
Böhmen	252	1.325	1.577	822	2.274
Mähren	86	256	342	219	494
Schlesien	35	84	119	83	166
Galizien	193	1.640	1.833	852	1.400
Bukowina	38	156	194	[3]) 130	248
Dalmatien	20	74	94	65	223
Gesammtzahl	1.095	4.762	5.857	2.966	7.168

[1]) Hiezu kommen noch 21 ärarische und 2 nicht ärarische Schlitten.
[2]) Ohne die Aushilfs-Postillone.
[3]) Darunter 9 Fussboten.

2. Auf Eisenbahnen.

Die Zahl der täglich für Postbeförderung benützten Eisenbahnzüge betrug 1877 902 und die Gesammtzahl der von den Eisenbahnposten durchlaufenen Kilometer 25,516.636.

Die näheren Details zeigt folgende Tabelle:

Länder	Eisenbahnzüge			Eisenbahn-Post-Waggons	Eisenbahn-Post-Coupés	Zahl der im Postdienste durchlaufenen Kilometer auf Eisenbahnen		
	zur Beförderung der		Zusammen			unter Begleitung		
	Briefpost	Brief- und Fahrpost				von Eisenbahn-Postämtern	von Post-Conducteuren	vom Eisenbahnpersonale
Oesterreich unter der Enns:								
Wien und Umgebung	34	74	108	[1]) 98	7	4,586.590	2,947.905	987,690
Uebriges Land	61	[2]) 113	174	......	18	......	1,107.369	689.127
Oesterreich ob der Enns	14	42	56	5	2	......	450.610	129.420
Salzburg	9	13	22	7	......	......	160.590	60.895
Steiermark	22	46	68	16	5	553.340	704.570	389.090
Kärnten	6	16	22	8	......	411.344	48.240	149.330
Krain	6	18	24	3	2	170.300	253.540	58.520
Küstenland (österr.-illyr.)	3	20	23	3	2	48.180	543.975	49.466
Tirol und Vorarlberg	17	26	43	12	4	766.500	182.136	388.951
Böhmen	69	145	214	17	....	1,360.720	3,140.210	1,025.835
Mähren	13	48	61	4	10	......	895.554	339.003
Schlesien	4	30	34	3	5	......	174.000	49.798
Galizien	10	38	48	......	6	499.320	1,857.850	106.820
Bukowina	......	5	5	......	......	......	229.848	......
Dalmatien	......	......	......	......	......	......	......	......
Summe	268	634	902	176	61	8,396.294	12,696.397	4,423.945

[1]) Ausserdem 29 Waggons zur Benützung für Conducteure.
[2]) Darunter 4 Eisenbahnzüge nur mit Fahrpostbeförderung.

3. Auf Wasserstrassen.

Auf Wasserstrassen (Schifffahrt auf der Donau, auf Binnenseen und auf dem Meere) bestanden am Beginne des Jahres 1877 19 Fahrten mit Postbeförderung, von welchen auf Oesterreich unter der Enns 1, auf Oesterreich ob der Enns und Salzburg 4, auf Tirol und Vorarlberg 3 und auf das österreichisch-illyrische Küstenland 11 entfielen, und welche bei der einmaligen Courslänge von 21.280·89 Kilometern im ganzen Jahre 1,604.875 Kilometer durchliefen.

Diese Postverbindungen sind folgende

	Courslänge Kilometer	Gesammtzahl der durchlaufenen Kilometer
a) **Auf der Donau.**		
Aggsbach-Wien	98·65	18.612
Engelhartszell-Linz	11·37	2.250
b) **Auf Binnenseen.**		
Gmunden-Ebensee (Traunsee)	17·00	14.246
Kammer-Unterach (Attersee)	23·00	23.184
St. Gilgen-Strobl (Wolfgangsee)	13·00	3.172
Desenzano-Riva (Gardasee)	60·00	43.800
Peschiera-Riva „	60·00	37.440
Bregenz-Friedrichshafen (Bodensee)	15·00	10.950
c) **Auf dem Meere.**		
Triest-Alexandrien	2.277·70	
„ „	2.277·70	
„ -Cattaro	762·39	
„ -Prevesa	1.363·58	
„ -Durazzo	900·84	
„ -Smyrna	2.052·01	1,451.221
„ -Ravenna	246·55	
„ -Venedig	117·58	
„ -Constantinopel	2.234·07	
„ -Bombay	8.473·56	
„ -Fiume	276·89	

Postpersonale.

Die **Centralleitung** des österreichischen Postwesens umfasst (Ende 1877) im Ganzen 258 Personen, und zwar:

1. in der **Postsection** des k. k. Handelsministeriums: 1 Sections-Chef (General-Director für Posten und Telegraphen), 1 Ministerialrath, 3 Sectionsräthe, 3 Ministerial-Secretäre, 3 Ministerial-Vicesecretäre, 3 Ministerial-Concipisten und im Postcours-Bureau 3 Postsecretäre, 2 Postcontrolore, 14 Postofficiale und 2 Postassistenten, ausserdem sind 4 Postinspectoren und aus dem Stande der Postdirectionen 1 Postsecretär, 2 Postcommissäre, 3 Postconcipisten und 1 Postcontrolor zugetheilt;

2. im Post-Fachrechnungs-Departement: 1 Rechnungsdirector, 2 Ober-Rechnungsräthe, 13 Rechnungsräthe, 35 Rechnungsrevidenten, 40 Rechnungsofficiale, 39 Rechnungsassistenten, 28 Practicanten, 39 Calculanten; [1])

3. in der Post-Oekonomie-Verwaltung: 1 Postrath, 2 Ober-Postcontrolore, 1 Postcontrolor, 7 Postofficiale und 4 Postassistenten;

Das Personale im administrativen und technischen Dienste mit Ende December des Jahres 1877 ist in folgenden Tabellen ersichtlich:

1. Personale der Postdirectionen. [2])

Directions-Bezirke	Ober-Postdirectoren	Postdirectoren	Posträthe	Postsecretäre	Ober-Postcommissäre	Postcommissäre	Postconcipisten	Conceptspracticanten	Cassedirectoren	Zahlmeister	Hauptcassiere	Cassiere	Hauptcassa-Controlore	Casse-Officiale	Zusammen
Oesterreich unter der Enns:															
Wien und Umgebung	1	...	1	5	3	6	9	2	1	3	6	.	9	...	46
Uebriges Land	1	...	1	2	...	3	2	1	...	...	...	...	.	...	10
Oesterreich ob der Enns und Salzburg	1	...	1	1	1	2	2	1	...	...	...	1	1	3	14
Steiermark und Kärnten	1	...	1	2	1	3	2	1	...	...	...	1	1	9	22
Krain und Küstenland	1	...	1	2	1	3	3	1	...	...	1	...	1	..	14
Tirol und Vorarlberg	1	...	1	2	...	3	1	1	...	...	...	1	1	...	11
Böhmen	1	...	2	4	1	7	5	1	1	...	1	...	2	...	25
Mähren und Schlesien	1	...	1	2	1	3	3	1	...	...	1	...	1	...	14
Galizien	1	...	1	3	1	4	5	2	...	...	1	...	2	...	20
Bukowina	...	1	..	1	...	1	...	1	...	...	...	...	..	...	4
Dalmatien	...	1	...	1	...	1	1	...	...	...	...	...	...	..	4
Summe	9	2	10	25	9	36	33	12	2	3	10	3	18	12	184

[1]) Ausserdem wurden noch 32 Diurnisten verwendet.

[2]) Den Postfach-Rechnungsdienst versehen bei den Directionen: für Wien und Umgebung 7 Beamte (darunter 1 Ober-Rechnungsrath), für Oesterreich unter der Enns 4 (darunter 1 Rechnungsrath mit Titel und Charakter), für Oesterreich ob der Enns und Salzburg 4, für Steiermark und Kärnten 4, für Tirol und Vorarlberg 5, für Böhmen 9 (darunter 1 Rechnungsrath), für Mähren und Schlesien 7 (darunter 1 Rechnungsrath), für Krain und Küstenland 4, für Galizien 6 (darunter 1 Rechnungsrath), für die Bukowina und Dalmatien je 2 Beamte.

2. Personale der ärarischen Postämter:

Länder	Ober-Postverwalter	Postverwalter	Ober-Postcontrolore	Postcontrolore	Postofficiale	Postassistenten	Postpracticanten	Postamts-Expedienten	Post-Manipulantinnen	Diurnisten	Conducteure	Briefträger	Packmeister	Postdiener	Amtsdiener	Zusammen
Oesterreich unter der Enns:																
Wien und Umgebung	...	...	26	58	502	414	70	86	80	30	162	969	33	592	144	3.166
Uebriges Land	1	3	...	...	25	27	6	...	...	7	9	40	...	36	7	161
Oesterreich ob der Enns	1	4	1	4	27	24	7	...	7	4	18	37	...	38	2	174
Salzburg	1	...	...	4	13	17	3	...	...	...	14	14	...	20	...	86
Steiermark	2	1	1	7	53	53	11	4	16	4	18	61	...	82	2	315
Kärnten	2	...	...	2	17	23	2	...	...	...	17	14	...	20	...	97
Krain	1	...	...	3	14	13	4	1	...	...	7	10	...	14	...	67
Küstenland (öst.-illyr.)	3	1	2	8	57	39	10	4	...	7	8	42	...	45	2	228
Tirol und Vorarlberg	3	5	2	7	63	52	8	8	...	4	35	38	...	59	2	286
Böhmen	8	3	8	17	237	196	14	25	24	82	132	199	...	281	3	1,229
Mähren	2	3	2	7	49	49	15	8	10	9	31	49	...	75	2	311
Schlesien	1	1	...	1	24	13	...	2	...	3	5	17	...	21	...	88
Galizien	2	6	3	6	166	126	20	20	10	10	116	137	1	172	4	799
Bukowina	1	...	...	3	17	21	2	...	...	2	12	22	...	27	1	108
Dalmatien	1	2	...	2	17	13	5	...	...	1	5	12	...	14	1	73
Summe	29	29	45	129	1.281	1,080	177	158	147	163	589	1,661	34	1.496	170	7,188

3. Personale der nichtärarischen Postämter:

Länder	Postmeister (Postexpedienten) mit Manipulationsdienst allein	Manipulations- und Stalldienst	Stalldienst allein	Postexpeditoren	Zusammen	Darunter weibliche Personen als Postmeister geprüfte	ungeprüfte	Postexpeditoren geprüfte
Oesterreich unter der Enns:								
Wien und Umgebung	25	....	1	1	27	3	......	......
Uebriges Land	342	43	3	89	477	14	.. ..	20
Oesterreich ob der Enns	258	25	5	105	393	23	9	38
Salzburg	57	14	1	40	112	1	7	16
Steiermark	233	36	8	121	398	24	7	13
Kärnten	101	10	2	55	168	18	......	28
Krain	111	11	1	58	181	5	7	23
Küstenland (österr.-illyr.)	114	9	2	49	174	4	3	6
Tirol und Vorarlberg	281	32	3	135	451	23	......	[illegible]0
Böhmen	789	160	[1] 20	489	1.458	122	46	81
Mähren	339	46	7	162	554	18	5	50
Schlesien	92	14	4	45	155	8	......	8
Galizien	373	104	18	414	909	48	33	92
Bukowina	55	10	4	34	103	3	3	5
Dalmatien	51	34	7	32	124	2	8	7
Summe	3.221	548	86	1 829	5.684	346	128	437

[1] Darunter 19 bei ärarischen Aemtern.

In den Jahren 1877 und 1876 betrug daher die Zahl des Postpersonals im administrativen und technischen Dienste:

	1877	1876
bei den Directionen	237 [1])	243 [1])
„ „ ärarischen Postämtern	7.188	7.192
„ „ nichtärarischen Postämtern . . .	5.684	5.541
Zusammen .	13.109	12.976

Im Stande der pensions- und provisionsfähigen Beamten und Diener sind im Laufe des Jahres 1877 108 gestorben und 40 pensionirt worden. Auch wurden im Ganzen 16 Beamte, 20 Diener und 74 nichtärarische Postorgane unfreiwillig entlassen und in 7.205 Fällen Ordnungsstrafen im Strafbetrage von 10.022 Gulden verhängt.

Ueber die Todesfälle, Pensionirungen und Entlassungen, sowie über die Ordnungsstrafen giebt folgende Uebersicht nähere Details:

Länder	Todesfälle		Pensionirungen		Unfreiwillig entlassen			Ordnungsstrafen	
	Beamte	Diener	Beamte	Diener	Beamte	Diener	Nicht ärarische Organe	Fälle	Gulden
Oesterreich unter d. Enns:									
Wien und Umgebung . .	16	28	6	11	8	16	1	931	401
Uebriges Land.	.....	3	.....	1	.....	.....	24	361	386
Oesterreich ob der Enns .	2	3	1	1	.....	1	3	115	250
Salzburg.	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	40	75
Steiermark	4	2	1	.....	.....	.....	3	431	513
Kärnten.	.....	1	.....	1	.....	.....	.....	102	168
Krain.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	115	186
Küstenland (österr.-illyr.)	2	1	1	.....	.....	.....	.....	101	264
Tirol und Vorarlberg	1	3	2	1	3	1	1	120	230
Böhmen.	5	20	3	2	3	2	9	1.012	2.010
Mähren	3	3	.....	1	.....	.....	2	1.182	1.290
Schlesien.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	148	160
Galizien.	4	2	4	1	2	.....	20	2.180	3.492
Bukowina	2	.....	.....	1	.....	.....	.....	151	266
Dalmatien	.....	1	1	1	.....	.....	5	216	331
Summe. .	39	69	19	21	16	20	74	7.205	10.022

[1]) Mit dem Personale des Postfach-Rechnungsdienstes.

Leistungen der österreichischen Postanstalten im Beförderungsdienste.

I. Briefpost-Verkehr.

1. Ergebnisse der Briefpost im Allgemeinen.

Die Stückzahl des Briefpost-Verkehrs betrug

	1877	1876
Briefe	202,649.510	202,809.658
Correspondenzkarten	31,152.400	27,483.940
Drucksachen	24,580.410	21,387.760
Waarenproben	4,625.590	5,238.542
Zeitungen	63,842.342	58,420.981
Post-Anweisungen	10,095.718 [1])	8,715.887 [2])
	336,945.970	324,056.768

Im Jahre 1877 waren von der Gesammtzahl der Briefe, Correspondenzkarten, Drucksachen und Waarenproben (263,007.910) im Ganzen 15,500.574 oder 5·9 Procent recommandirt, und es entfielen von den 263,007.910 Briefpostsendungen auf den internen Verkehr 191,359.700 Stück oder 73·0 Procent (1876 201,211.000 Stück oder 78·3 Procent), auf den internationalen Verkehr 71,648.210 Stück oder 27·0 Procent (1876 55,708.900 Stück oder 21·7 Procent).

a) Interner Verkehr:

		1877 Stück	1877 Procent	1876 Stück	1876 Procent
Briefe	frankirte	121,690.900	46·5	132,668.800	51·6
	unfrankirte	3,358.800	1·3	3,532.800	1·4
	portofreie	23,605.500	9·0	24.846.600	9·7
Correspondenzkarten		25,286.200	9·6	22,930.000	8·9
Drucksachen		14,672.900	5·6	13,779.000	5·4
Waarenproben		2,745.400	1·0	3,453.800	1·3

b) Internationaler Verkehr:

		1877 Stück	1877 Procent	1876 Stück	1876 Procent
Briefe	frankirte	51,546.500	19·4	36,206.438	14·1
	unfrankirte	1,585.540	0·6	1,750.820	0·7
	portofreie	862.270	0·3	3,804.200	1·5
Correspondenzkarten		5,866.200	2·2	4,553.940	1·8
Drucksachen		9,907.510	3·8	7,608.760	3·0
Waarenproben		1,880.190	0·7	1,784.742	0·6

1) Hiezu sind noch 348.137 Stück internationale Postanweisungen zu rechnen.
2) " " " 298.040 " " " " "

2. Ergebnisse der Briefpost

Gesammt-Verkehr

Länder	Portopflichtige, gewöhnliche und recommandirte				
	Briefe		Correspondenzkarten	Drucksachen	Waarenproben
	frankirt	unfrankirt			
	Stück				
Oesterreich unter der Enns:					
Wien und Umgebung	37,767.800	888.500	7,475.900	6,272.800	773.000
Uebriges Land	10,256.600	273.600	1,744 400	1,904.140	140.420
Summe. .	48,023 900	1,162.100	9,220.300	8,176.940	913.420
Oesterreich ob der Enns.	6,111.900	135.600	1,074.600	743.100	114.800
Salzburg	1,643.500	52.800	326.000	477.600	40.000
Steiermark	10,697.100	197.800	1,714.300	1,007.000	464.500
Kärnten	4,274.100	54.600	487.900	495.500	112.500
Krain	2,290.300	98.500	156.600	463.300	92.900
Küstenland (österr.-illyr.)	7,819.500	300.900	780.900	1,598.200	340.600
Tirol und Vorarlberg	6,365.300	199.400	888.500	1,177.300	202.770
Böhmen	45,984 000	1,080.000	9,156 000	6,365.200	1,201.900
Mähren	18,432.900	459.300	2,524.400	1,996.500	510.100
Schlesien	4,173.300	104.440	645.200	614.870	143.900
Galizien	13,501.200	623.400	3,402.700	1,313.300	339.900
Bukowina	1,495.200	80.300	366.500	121.700	41.500
Dalmatien	2,425.200	395.200	108.500	29.900	106.800
Im Ganzen. .	173,287.400	4,944.340	31,152.400	24,580.410	4,625.590

[1]) Hiezu kommen noch 348.137 Stück internationale Postanweisungen.

in den einzelnen Ländern.

der Briefpost.

Portofreie Briefe	Summe	Darunter recommandirt	Zeitungen	Post-Anweisungen	Gesammtzahl
Stück					
1,349.900	54,527.400	3,190.156	35,320.163	1,957.164	91,804.727
2,026.740	16,345.900	853.344	697.339	467.893	17,511.132
3,376.640	70,873.300	4,043.500	36,017.502	2,425.057	109,315.859
966.050	9,146.050	447.903	927.900	491.151	13,646.091
323.790	2,863.690	138.279	217.300		
2,046.700	16,127.400	762.525	2,348.437	721.164	26,257.924
971.200	6,395.800	252.757	665.123		
416.700	3,818.300	200.706	326.073	442.122	16,543.518
475.300	11,315.400	400.808	641.623		
1,124.900	9,958.170	360.432	1,421.280	357.126	11,736.576
6,074.400	69,861.500	4,172.610	11,811.274	2,744.893	84,417.667
2,695.400	26,618.600	1,864.798	4,516.750	1,281.873	39,314.917
811.500	6,493.210	474.052	404.484		
3,756.090	22,936.590	1,755 068	4,000.000	1,281.886	28,218.476
658.600	2,763.800	244.836	79.596	146.528	2,989.924
770.500	3,836.100	382.300	465.000	208.918	4,505.018
24,467.770	263,007.910	15,500.574	63,842.342	[1]) 10,095.718	[1]) 386,945.970

Länder	Portopflichtige, gewöhnliche: Briefe, frankirt (Stück)	Briefe, unfrankirt (Stück)	Correspondenzkarten (Stück)
Oesterreich unter der Enns:			
Wien und Umgebung	23,500.100	547.400	6,432.600
Uebriges Land	9,387.500	254,500	1,606,100
Summe	32,887.600	801.900	8,038.700
Oesterreich ob der Enns	5,737,800	125.000	993.400
Salzburg	875.900	40.500	262,500
Steiermark	9,991.700	148,700	1,637.700
Kärnten	4,178,400	43.500	464.800
Krain	2,000.900	73,400	364.200
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	4,744.300	135.400	546.700
Tirol und Vorarlberg	3,700.000	75,200	652.200
Böhmen	30,879,100	773.600	6,067,700
Mähren	9,419.000	383.600	2,329.200
Schlesien	2,605.900	75.500	573.300
Galizien	11,434.200	420.400	2,942.200
Bukowina	1,091.100	56.700	309.100
Dalmatien	2,145.000	205.400	104.500
Im Ganzen	121,690.900	3,358.800	25,286.200

B r i e f p o s t.

und recommandirte		Portofreie Briefe	Zusammen	Hievon waren recommandirt
Drucksachen	Waarenproben			
S t ü c k				
2,878.600	311.400	1.267.700	34,937.800	2,048.526
1,620.800	114.700	2,022 800	15,006.400	800.910
4,499.400	426.100	3,290.500	49,944.200	2,849.436
701.100	96.600	955.800	8,609.700	419.166
264.900	20.100	312.600	1.776.500	100.990
829.100	429.900	2,019.900	15,057.000	622.056
450.500	97.200	969.600	6,204.000	224.602
312.000	58.200	403.100	3,211.800	178 596
558.500	139.100	444.600	6,568.600	203.100
686.600	94.800	1,083.300	6,292.100	205.308
3,725.000	638.200	5,851.100	47,984.700	3,368 259
1,386.300	376.700	2,586.100	16,480.900	1,472.092
319.000	58.400	654.100	4,286 200	311.124
875.100	213.900	3,640.600	19,526.400	1,530.864
47.900	22.000	647.700	2,174.500	180.252
17.500	74.200	746.500	3,293.100	315.400
14,672.900	2,745.400	23,605.500	191,359.700	11,981.245

Internationale

Allgemeine Uebersicht

Länder	Portopflichtige, gewöhnliche		
	Briefe		Correspondenzkarten
	frankirt	unfrankirt	
	Stück		
Oesterreich unter der Enns:			
Wien und Umgebung	14,267.200	341.100	1,043.300
Uebriges Land	869,100	19.100	138.300
Summe..	15,136.300	360 200	1,181.600
Oesterreich ob der Enns	374.100	10.600	81.200
Salzburg	767.600	12,300	63.500
Steiermark	705.400	49.100	76.600
Kärnten	95.700	11.100	23.100
Krain	289.400	25,100	92.400
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	3,075.200	165.500	234.200
Tirol und Vorarlberg	2,665.300	124,200	236.300
Böhmen	15,104.900	306.400	3,088.300
Mähren	9,013.900	75.700	195,200
Schlesien	1,567.400	28.940	71.900
Galizien	2,067.000	203.000	460.500
Bukowina	404.100	28.600	57.400
Dalmatien	280.200	189.800	4.000
Im Ganzen..	51,546.500	1,585.540	5,866.200

Briefpost.

(incl. Transitverkehr).

und recommandirte Drucksachen	Waarenproben	Portofreie Briefe	Zusammen	Hievon waren recommandirt
Stück				
3,394.200	461.600	82.200	19,589.600	1,141.630
283.340	25.720	8.940	1,339.500	52.434
3,677.540	487.320	86.140	20,929.100	1,194.064
42.000	18.200	10.250	536.350	28.737
212.700	19.900	11.190	1,087.190	37.289
177.900	34.600	26.800	1,070.400	140.469
45.000	15.300	1.600	191.800	28.155
151.300	3[illegible].700	13.600	606.500	22.110
1,039.700	201.500	30.700	4,746.800	197.708
490.700	107.970	41.600	3,666.070	155.124
2,640.200	563.700	223.300	21,926.800	804.351
610.200	133.400	109.300	10,137.700	392.706
295.870	85.500	157.400	2,207.010	162.928
438.200	126.000	115.490	3,410.190	224.204
73.800	19.500	10.900	589.300	64.584
12.400	32.600	24.000	543.000	66.900
9,907.510	1,880.190	862.270	71,648.210	3,519.329

a) Verkehr aus dem deutschen

Länder	Portopflichtige, gewöhnliche		
	Briefe		Correspondenzkarten
	frankirt	unfrankirt	
	Stück		
Oesterreich unter der Enns:			
Wien und Umgebung	5,278,900	69 100	391,400
Uebriges Land	349,500	5,300	74.400
Summe..	5,628,400	74.400	465.800
Oesterreich ob der Enns	209,400	5.900	39.200
Salzburg	400.600	4.300	28.800
Steiermark	212.800	8.200	26.800
Kärnten	26,400	1,000	9.200
Krain	148.900	4.300	57.900
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	316.200	2,300	51.000
Tirol und Vorarlberg	845.400	30.000	89.900
Böhmen	6,101,000	84.600	1,207.500
Mähren	4,378.200	29.300	92.300
Schlesien	843.500	14.800	36.200
Galizien	464.600	13.100	209.600
Bukowina	248.900	11.100	43.100
Dalmatien	94.500	30.100	....
Im Ganzen..	19,918.800	313.400	2,357.300

Reiche und Luxemburg.

und recommendirte		Portofreie Briefe	Zusammen	Hievon waren recommandirt
Drucksachen	Waarenproben			
Stück				
401.800	150.900	35.000	6,327.100	321.064
206.900	11.600	2.800	650.500	17.838
608.700	162.500	37.800	6,977.600	338.902
22.100	10.000	4.200	290.800	15.975
118.500	9.900	5.100	567.200	14.375
105.900	12.100	13.800	379.600	46.451
16.900	6.200	500	60.200	9.544
109.700	4.600	1.200	326.600	8.600
204.300	8.500	1.200	583.500	27.180
168.300	31.700	16.900	1,182.200	39.222
1,290.900	217.800	133.900	9,035.700	305.154
279.400	44.500	51.400	4,875.100	156.220
155.000	42.600	81.200	1,173.300	97.672
154.400	42.100	82.200	966.000	54.000
60.200	11.900	8.800	384.000	45.576
5.900	19.400	4.500	154.400	30.500
3,300.200	623.800	442.700	26,956.200	1,189.371

b) Verkehr aus dem

Länder	Portopflichtige, gewöhnliche		
	Briefe		Correspondenzkarten
	frankirt	unfrankirt	
	Stück		
Oesterreich unter der Enns:			
Wien und Umgebung	2,468.200	86.200	131.300
Uebriges Land	148.000	7.300	17.600
Summe..	2,616.200	93.500	148.900
Oesterreich ob der Enns..................	5.200	1.200	14.600
Salzburg	26.800	2.700	6.800
Steiermark.............................	106.900	21.700	10.600
Kärnten	19.900	4.400	3.100
Krain	40.000	10.400	14.400
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	1,728.300	87.100	123.900
Tirol und Vorarlberg	605.400	36.900	47.900
Böhmen	1,340.800	35.600	158.200
Mähren...............................	262.500	12.000	14.100
Schlesien.........	71.400	900	4.500
Galizien	719.300	53.800	143.500
Bukowina	42.500	6.700	8.500
Dalmatien	74.800	40.600	4.000
Im Ganzen..	7,660.000	407.500	698.000

übrigen Auslande.

und recommandirte		Portofreie Briefe	Zusammen	Hievon waren recommandirt
Drucksachen	Waarenproben			
S t ü c k				
902.200	139.800	9.200	3,736.900	205.578
45.600	4.700	40	223.240	9.756
947.800	144.500	9.240	3,960.140	215.334
10.100	4.500	200	35.800	342
44.200	6.500	500	87.500	2 142
19.100	7.000	400	165.700	27.539
3.600	1.100	100	32.200	3.370
29.500	10.800	....	105.100	4.770
524.900	107.800	17.200	2,589.200	74.500
151.800	40.100	4.800	886 900	35.604
306.300	73.100	4.400	1,918.400	75.348
85.900	39.300	8.700	422.500	51.756
17.400	7.600	2.200	104.000	5.358
144.300	48.800	30.800	1,140.500	90.072
2.700	3.900	500	59.800	6.948
2.100	7.400	8.400	137.300	8.900
2,289.700	502.400	87.440	11,645.040	601.983

c) Verkehr nach dem deutschen

Länder	Portopflichtige, gewöhnliche		
	Briefe		Correspondenzkarten
	frankirt	unfrankirt	
	Stück		
Oesterreich unter der Enns:			
Wien und Umgebung	3,976.300	68.600	401.200
Uebriges Land	226.700	2.100	31.400
Summe	4,203.000	70.700	432.600
Oesterreich ob der Enns	149.900	2.600	21.300
Salzburg	200.600	2.400	20.400
Steiermark	258.200	7.100	28.900
Kärnten	28.400	1.600	7.800
Krain	41.500	3.500	7.400
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	165.000	7.400	18.400
Tirol und Vorarlberg	662.700	26.600	53.200
Böhmen	5,941.800	118.800	1,490.400
Mähren	3,835.900	27.900	80.000
Schlesien	533.600	12.200	26.800
Galizien	322.600	19.200	34.200
Bukowina	34.800	1.000	4.500
Im Ganzen	16,378.000	301.000	2,220.900

[1]) Ohne Dalmatien, wo dieser Verkehr aus dem internen Briefpostverkehre nicht ausgeschieden wurde

Reiche und Luxemburg. [1])

und recommandirte		Portofreie Briefe	Zusammen	Hievon waren recommandirt
Drucksachen	Waarenproben			
Stück				
519.300	102.600	28.600	5,096.600	354.852
20.600	4.800	1.000	286.600	14.328
539.900	107.400	29.600	5,383.200	369.180
5.400	2.200	5.800	187.200	10.000
35.600	2.300	5.500	266.800	14.680
36.600	9.500	12.200	352.500	36.445
20.100	6.500	700	65.100	9.292
3.100	5.800	4.600	65.900	2.220
123.300	14.900	1.500	325.500	12.888
103.100	20.200	15.400	881.200	41.292
813.600	192.600	82.800	8,640.000	324.414
201.200	34.900	47.200	4,227.100	151.202
115.500	32.700	73.100	793.900	47.894
33.700	15.400	1.600	426.700	24.138
3.900	1.400	200	45.800	3.852
2,035.000	445.800	280.200	21,660.900	1,047.497

d) Verkehr nach dem

Länder	Portopflichtige, gewöhnliche		
	Briefe		Correspondenzkarten
	frankirt	unfrankirt	
	Stück		
Oesterreich unter der Enns:			
Wien und Umgebung	2,262.100	100.000	112.900
Uebriges Land	144.500	4.400	14.900
Summe.	2,406.600	104.400	127.800
Oesterreich ob der Enns	9.600	900	6.100
Salzburg	139.600	2.900	7.500
Steiermark	127.500	12.100	10.300
Kärnten	21.000	4.100	3.000
Krain	59.000	6.900	12.700
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	803.800	56.100	34.600
Tirol und Vorarlberg	533.300	30.400	43.500
Böhmen	1,714.100	66.400	232.100
Mähren	535.000	6.500	8.800
Schlesien	110.700	1.000	4.400
Galizien	536.700	112.600	71.300
Bukowina	47.700	2.700	4.400
Dalmatien	101 500	114.800	....
Im Ganzen.	7,146.100	521.800	566.500

übrigen Auslande.

und recommandirte		Portofreie Briefe	Zusammen	Hievon waren recommandirt
Drucksachen	Waarenproben			
Stück				
1,412.600	57.500	8.90	3,954.000	242,802
10.200	4.600	100	178.700	10.494
1,422.800	62.100	9.000	4,132.700	253.296
4.400	1.500	50	22.550	2.420
14.400	1.200	90	165.690	6.092
16.300	6.000	400	172.600	30.084
4 400	1.500	300	34.300	5.949
9.000	13.500	7.800	108.900	6,520
175.700	38.000	9.400	1,117.600	78.472
64.600	15.900	3.500	691.200	38,574
227.400	78.700	1.200	2,319.900	97.560
42.500	14.000	2.000	608.800	32.642
7.900	2.500	900	127.400	11.950
101.100	18.700	800	841.200	53.294
4.900	1.800	1.300	62.800	4.176
3.500	4.900	8.000	232.700	25.600
2,098.900	260.300	44.740	10,638.340	646.579

Briefpost-Sendungen

aus Oesterreich _nach_	Portopflichtige, gewöhnliche — Briefe — frankirt	Briefe — unfrankirt	Correspondenzkarten
	Stück		
dem deutschen Reiche	16,316.870	297.480	2,209.050
Luxemburg	61.130	3.520	11.850
Grossbritannien und Irland	875.340	32.700	64.130
Frankreich	955.140	31.610	66.970
Italien	1,252.460	64.370	101.670
Russland	837.750	90.430	58.020
Schweden	66.670	2.970	6.550
Norwegen	30.620	1.610	2.770
Dänemark	67.090	2.420	10.500
den Niederlanden	167.060	6.140	24.540
Belgien	234.880	6.890	33.180
der Schweiz	727.570	24.550	102.560
Spanien	45.290	770	2.560
Portugal	16.840	360	1.550
Griechenland	81.110	12.800	5.770
der Türkei	458.020	34.590	16.136
Romanien	313.560	22.786	32.344
Serbien	306.950	14.968	5.480
den Vereinigten Staaten von Nordamerika	443.270	47.616	24.970
dem übrigen Auslande	164.980	9.420	6.800
Zusammen [1])	23,422.600	708.000	2,787.400

[1]) Ohne Dalmatien, wo der detaillirte Verkehr von und nach dem Auslande nicht nachgewiesen wurde.

im internationalen Verkehre

und recommandirte Drucksachen	Waarenproben	Portofreie Briefe	Zusammen	Hievon waren recommandirt
Stück				
2,028.300	442.800	278.880	21,573.380	1,043.867
6.700	3.000	1.320	87.520	3.630
512.740	35,090	1.020	1,521,020	78.859
283.220	32 070	2.640	1,371.650	78.637
314.240	48.820	10.370	1,791.930	111.283
123.550	25.470	2.660	1,137.880	96.272
15.120	3.110	50	94.470	3.600
5.770	1.370	40	42.180	1.902
19.980	2.890	40	102.920	4.731
48.000	9.140	330	255.210	13.933
77.640	13.990	300	366.880	25.669
238.830	28.540	4.160	1,126.210	59.488
19.016	2.455	50	70.141	3.962
3.858	1.335	90	24.033	1.148
38.262	10.345	1.870	150.157	6.183
72.464	10.820	8.378	600.408	50.449
117.290	9.530	2.560	498.070	36.452
46.590	3.355	702	378.045	8.625
84.810	10.700	380	611.746	32.918
74.020	6.370	1.100	262.690	6.868
4,130.400	701.200	316.940	32,066.540	1,668.476

Briefpost-Sendungen

nach Oesterreich aus	Portopflichtige, gewöhnliche		
	Briefe		Correspondenzkarten
	frankirt	unfrankirt	
	Stück		
dem deutschen Reiche	19,778.180	279.400	2,344.890
Luxemburg	46.070	3.985	12.410
Grossbritannien und Irland	914.300	23.580	58.330
Frankreich	871.650	22.830	67.400
Italien	1,927.250	123.530	205.030
Russland	1,029.460	67.100	144.670
Schweden	56.560	2.291	3.800
Norwegen	28.070	2.147	2.100
Dänemark	60.830	1.360	5.100
den Niederlanden	160.610	3.640	16.304
Belgien	220.020	7.180	28.650
der Schweiz	930.200	27.820	92.630
Spanien	48.860	2.018	2.932
Portugal	15.470	164	466
Griechenland	130.970	13.377	4.370
der Türkei	309.950	22.230	10.816
Romanien	265.770	13.450	18.840
Serbien	84.860	4.042	3.614
den Vereinigten Staaten von Nordamerika	405.310	20.724	30.018
dem übrigen Ausland	125.110	9.332	3.930
Zusammen [1]	27,409.500	650.200	3,051.300

[1] Ohne Dalmatien, wo der detaillirte Verkehr vor und nach dem Auslande nicht nachgewiesen wurde.

im internationalen Verkehre

und recommandirte				
Drucksachen	Waarenproben	Portofreie Briefe	Zusammen	Hievon waren recommandirt
		Stück		
3,274.800	600.200	435.930	26,713.400	1,155.872
19.600	4.200	2.270	88.535	3.089
358.464	150.790	9.460	1,514.924	71.941
485.156	84.500	11.020	1,492.556	65.113
590.290	93.856	11.830	2,951.786	135.845
200.110	41.056	13.570	1,495.966	107.213
9.850	3.268	370	76.139	3.250
5.210	734	140	38.401	1.083
13.770	2.398	190	83.648	4.524
54.220	12.240	340	247.354	10.694
74.428	24.800	1.240	351.318	21.064
199.460	34.974	6.320	1,291.404	46.782
11.620	1.330	220	66.980	3.405
3.650	190	80	20.020	405
55.150	5.056	3.500	212.423	6.704
20.990	9.140	13.400	386.526	29.506
44.254	6.080	2.990	351.384	36.950
9.328	2.360	970	105.174	15.618
171.210	12.292	1.500	641.054	24.870
30.340	9.936	1.900	180.548	8.076
5,581.900	1,099.400	517.240	38,309.540	1,751.954

e) Transitverkehr.

Länder	Portopflichtige, gewöhnliche und recommandirte Briefe frankirt	Briefe unfrankirt	Correspondenzkarten	Drucksachen	Waarenproben	Portofreie Briefe	Zusammen	Hievon waren recommandirt
	Stück							
Oesterreich unter der Enns:								
Wien und Umgebung	281.700	17.200	6.500	158.300	10.800	500	475.000	17.334
Uebriges Land	400	......	......	40	20	......	460	18
Summe	282.100	17.200	6.500	158.340	10.820	500	475.460	17.352
Küstenland (österr.-illyr.)	61.900	12.600	11.300	11.500	32.300	1.400	131.000	4.668
Tirol und Vorarlberg	18.500	300	1.800	2.900	70	1.000	24.570	432
Böhmen	7.200	1.000	100	2.000	1.500	1.000	12.800	1.875
Mähren	2.300	......	......	1.200	700	......	4.200	886
Schlesien	8.200	40	......	70	100	......	8.410	54
Galizien	23.800	4.300	1.900	4.700	1.000	90	35.790	2.700
Bukowina	30.200	2.100	1.900	2.100	500	100	36.900	4.032
Dalmatien	9.400	4.300	......	900	900	3.100	18.600	1.900
Im Ganzen	443.600	41.840	23.500	183.710	47.890	7.190	747.730	33.899

Retourbriefe.

a) Interner Verkehr.

Directionsbezirke	Jahr	Retourbriefe	Hievon: nachträglich dem Adressaten oder Aufgebern zugestellt	Hievon: unbestellbar geblieben
		Stückzahl		
Wien und Umgebung	1877	169.800	85.991	83.809
	1876	172.484	95.756	76.728
Oesterreich unter der Enns	1877	23.010	1.520	21.490
	1876	24.264	120	24.144
Oesterreich ob der Enns und Salzburg	1877	14.259	3.315	10.944
	1876	13.111	2.821	10.290
Steiermark und Kärnten	1877	18.772	56	18.716
	1876	18.828	21	18.807
Krain und Küstenland (österr.-illyr.)	1877	20.016	1.596	18.420
	1876	15.266	?	?
Tirol und Vorarlberg	1877	9.620	109	9.511
	1876	9.115	398	8.717
Böhmen	1877	72.204	9.660	62.544
	1876	58.368	5.870	52.498
Mähren und Schlesien	1877	29.248	104	29.144
	1876	27.184	184	27.000
Galizien	1877	45.780	6.300	39.480
	1876	44.282	5.271	39.011
Bukowina	1877	3.984	164	3.820
	1876	4.222	180	4.042
Dalmatien	1877	9.540	230	3.900
	1876	3.984	56	3.928
Summe	1877	416.233	109.015	301.778
	1876	391.108	110.677 [1]	265.165 [1]

[1]) Hiezu 15.266 Retourbriefe von Krain und Küstenland (österr.-illyr.).

Retourbriefe.

b) Internationaler Verkehr.

Directionsbezirke	Jahr	Briefe aus Oesterreich, welche vom Auslande als unbestellbar retournirt wurden	Hievon: den Aufgebern zurückgestellt	Hievon: unbestellbar geblieben
		Stückzahl		
Wien und Umgebung	1877	52.032	8.491	44.541
	1876	55.380	12.410	42.970
Oesterreich unter der Enns	1877	1.002	58	944
	1876	1.296	20	1.276
Oesterreich ob der Enns und Salzburg	1877	4.250	345	3.905
	1876	3.080	263	2.817
Steiermark und Kärnten	1877	3.168	22	3.146
	1876	1.104	5	1.099
Krain und Küstenland (österr.-illyr.)	1877	10.184	613	9.571
	1876	8.699	?	?
Tirol und Vorarlberg	1877	6.259	105	6.154
	1876	7.275	194	7.081
Böhmen	1877	6.480	340	6.140
	1876	18.794	2.380	16.414
Mähren und Schlesien	1877	1.456	12	1.444
	1876	1.266	10	1.256
Galizien	1877	4.840	590	4.250
	1876	5.106	600	4.506
Bukowina	1877	896	36	860
	1876	1.070	50	1.020
Dalmatien	1877	2.987	94	3.050
	1876	4.608	196	4.412
Summe	1877	93.554	10.706	84.005
	1876	107.678	16.128	82.851
			1)	

1) Hiezu 8.699 Retourbriefe von Krain und Küstenland (österr. illyr.).

Zeitungs-Verkehr.

Die Stückzahl des Zeitungsverkehres ist 1877 in der Uebersicht des Gesammt-Briefpostverkehres mit 63,842.342 nachgewiesen; daran betheiligen sich

		mit Procent
Oesterreich unter der Enns	Wien und Umgebung	55·3
	Uebriges Land	1·1
Oesterreich ob der Enns		1·5
Salzburg		0·4
Steiermark		3·7
Kärnten		1·0
Krain		0·5
Küstenland (österreichisch-illyrisches)		1 0
Tirol und Vorarlberg		2·2
Böhmen		18·5
Mähren		7·1
Schlesien		0·6
Galizien		6·3
Bukowina		0·1
Dalmatien		0·7

Im Verhältnisse zur Einwohnerzahl entfallen von der angeführten Stückzahl der Zeitungen auf 1 Bewohner im Ganzen 2·9 Stück, und zwar:

	Stück
in Oesterreich unter der Enns	16·5
„ Oesterreich ob der Enns	1·3
„ Salzburg	1·4
„ Steiermark	2·0
„ Kärnten	2·0
„ Krain	0·7
im Küstenlande (österr.-illyr.)	1·0
in Tirol und Vorarlberg	1·6
„ Böhmen	2·2
„ Mähren	2·2
„ Schlesien	0·7
„ Galizien	0·7
„ der Bukowina	0·1
„ Dalmatien	1·0

Der internationale Zeitungsverkehr oder der im postämtlichen Pränumerationswege stattgefundene Ein- und Ausgang von Zeitungen im Jahre 1877, nebst Angabe der Verkehrsgrenzen, ist aus folgender Darstellung, in welcher die Zahl der Zeitungs-Exemplare nach $\frac{1}{4}$ jähriger Pränumeration nachgewiesen erscheint, ersichtlich:

Länder[1]	Grenzen, über welche			
	Deutsches Reich		Russland	
	Zeitungen	Pränumerations-Betrag	Zeitungen	Pränumerations-Betrag
	Exemplare	Gulden	Exemplare	Gulden
a) Eingang.				
Oesterreich unter der Enns	34.519	115,592	566	4.694
Oesterreich ob der Enns	2.868	5.241	1	7
Salzburg	3.296	6.561	...	...
Steiermark	2.654	5.864	6	16
Krain	831	1.360	13	31
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	4.862	15.636	26	275
Tirol und Vorarlberg	11.287	18.957	...	...
Böhmen	14.022	36.478	75	670
Mähren	2.493	5.098	...	...
Schlesien	1.009	1.837	...	...
Galizien	6.370	15.572	223	1.522
Bukowina	446	1.148	...	...
Summe	84.657	229.344	910	7.215
b) Ausgang.				
Oesterreich unter der Enns	20.441	82.986	3.050	12.796
Oesterreich ob der Enns	59	117	...	...
Salzburg	117	185	...	...
Steiermark	58	130	...	...
Krain	1	1	...	...
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	113	435	...	...
Tirol und Vorarlberg	6.802	2.215	...	...
Böhmen	1.047	2.933	...	...
Mähren	80	98	...	...
Schlesien	142	201	...	...
Galizien	711	1.951	...	...
Bukowina	...	...	...	...
Summe	29.571	91.252	3.050	12.796

[1] Die in Kärnten und Dalmatien ein- und ausgegangenen Zeitungs-Exemplare sind in der Ziffer anderer

der Verkehr stattfand.						Im Ganzen	
Türkei und Rumänien		Italien		Schweiz			
Zeitungen	Pränumerations-Betrag	Zeitungen	Pränumerations-Betrag	Zeitungen	Pränumerations-Betrag	Zeitungen	Pränumerations-Betrag
Exemplare	Gulden	Exemplare	Gulden	Exemplare	Gulden	Exemplare	Gulden
283	1.511	799	4.305	910	1.072	37.077	127.174
4	15	6	18	28	35	2.907	5.316
1	4	12	54	67	100	3.376	6.719
....	....	41	178	22	67	2.723	6.125
....	....	16	55	32	10	892	1.456
12	95	1.124	4.573	114	312	6.138	20.891
....	....	233	1.087	318	676	11.838	20.720
....	....	23	144	38	62	14.158	37.354
....	....	....	....	13	26	2.506	5.124
....	....	....	....	1	2	1.010	1.839
....	....	19	85	30	52	6.642	17.231
13	76	3	14	4	7	466	1.245
313	1.701	2.276	10.513	1.577	2.421	89.733	251.194
7.127	27.125	16	146	1.402	6.169	32.036	129.222
....	....	....	....	....	....	59	117
....	....	....	....	....	....	117	185
....	....	....	....	....	....	58	130
....	....	....	....	....	....	1	1
....	....	199	1.508	....	....	312	1.943
....	....	....	....	97	133	6.899	2.348
....	....	....	....	....	....	1.047	2.933
....	....	....	....	....	....	80	98
....	....	....	....	....	....	142	201
....	....	....	....	....	....	711	1.951
36	167	....	....	....	....	36	167
7.163	27.292	215	1.654	1.499	6.302	41.498	139.296

Länder eingerechnet, da dort keine besonderen Zeitungs-Expeditionen bestehen.

Ausserdem gelangten über Triest 20 Zeitungs-Exemplare aus der Levante und 38 aus Griechenland und sonstigen Seeküsten, erstere im Pränumerationsbetrage, von 152 Gulden, letztere von 64 Gulden zum Eingange, und 516 Exemplare in die Levante, sowie 225 nach Griechenland und sonstigen Seeküsten im Pränumerationsbetrage von 2084, beziehungsweise von 1020 Gulden zur Ausfuhr, so dass sich die Gesammtzahl der aus dem Auslande eingegangenen Zeitungs-Exemplare auf 89.791 im Pränumerationsbetrage von 251.410 Gulden und die der aus dem Inlande ausgeführten auf 42.239 im Pränumerationsbetrage von 142.400 Gulden belief.

Postanweisungen. [1]

Von den Postanweisungen wurden

a) im internen Verkehre eingezahlt

im Directionsbezirke	Stück	Werth	
Wien und Umgebung	365.220	66,335.983	Gulden
Oesterreich unter der Enns	298.994		
Oesterreich ob der Enns und Salzburg	281.734	8,225.148	„
Steiermark und Kärnten	412.755	13,029.561	„
Krain und Küstenland (österr.-illyr.)	206.059	12,120.167	„
Tirol und Vorarlberg	195.608	8,381.079	„
Böhmen	1,421.159	36,305.599	„
Mähren und Schlesien	707.420	17,494.191	„
Galizien	724.252	35,143.501	„
Bukowina	92.635	5,968.133	„
Dalmatien	126.912	9,803.630	„
Zusammen	4,832.748	212,806.992	Gulden

b) im internen Verkehre ausgezahlt

im Directionsbezirke	Stück	Werth	
Wien und Umgebung	1,591.944	108,957.724	Gulden
Oesterreich unter der Enns	168.899		
Oesterreich ob der Enns und Salzburg	209.417	4,963.286	„
Steiermark und Kärnten	308.409	8,610.375	„
Krain und Küstenland (österr.-illyr.)	236.063	15,965.673	„
Tirol und Vorarlberg	161.518	4,784.074	„
Böhmen	1,323.734	30,347.814	„
Mähren und Schlesien	574.453	14,551.557	„
Galizien	557.634	18,135.480	„
Bukowina	53.893	3,432.874	„
Dalmatien	77.006	3,331.252	„
Zusammen	5,262,970	213,080.109	Gulden

[1] Die bedeutende Differenz bei Vergleichung der Zahl aller ein- und ausgezahlten Postanweisungen erklärt sich aus dem Umstande, dass dieser Verkehr nach und von Ungarn als interner behandelt wird.

c) im internationalen Verkehre eingezahlt [1])

	Stück	Werth
nach dem deutschen Reichspostgebiete	83.913	2,956.861 Mark
„ Bayern	18.842	669.354 „
„ Württemberg	5.483	244.533 „
„ Luxemburg	39	1.365 „
„ Helgoland	4	25 „
„ der Schweiz	4.005	263.226 Francs
„ Italien [2])	9.502	621.604 „

d) im internationalen Verkehre ausgezahlt [1])

	Stück	Werth
aus dem deutschen Reichspostgebiete	161.999	8,232.630 Mark
„ Bayern	43.996	2,186.544 „
„ Württemberg	8.559	343.023 „
„ Luxemburg	198	11.291 „
„ Helgoland	43	2.585 „
„ der Schweiz	10.009	664.623 Francs
„ Italien [2])	1.545	152.982 „

Von dem Gesammt-Briefpost-Verkehre (mit Ausschluss der internationalen Postanweisungen) entfielen auf die

Directionsbezirke		Stück	Procent
Oesterreich unter der Enns	Wien und Umgebung	91,804.727	27·2
	Uebriges Land	17,511.132	5.2
Oesterreich ob der Enns und Salzburg		13,646.091	4·1
Steiermark und Kärnten		26,257.924	7·8
Krain und Küstenland		16,543.518	4·9
Tirol und Vorarlberg		11,736.576	3·5
Böhmen		84,417 667	25·0
Mähren und Schlesien		39,314.917	11·7
Galizien		28,218.476	8·4
Bukowina		2,989.924	0·9
Dalmatien		4,505.018	1·3

In dieser Stückzahl waren mit Ausschluss des Zeitungs- und Postanweisungs-Verkehres enthalten:

in den Ländern	Briefe [3])	Drucksachen [4])
Oesterreich unter der Enns	61,782.940	9,090.360
Oesterreich ob der Enns	8,288.150	857.900
Salzburg	2,346.090	517.600
Steiermark	14,655.900	1,471.500
Kärnten	5,787.800	608.000
Krain	3,262.100	556.200

[1]) Ohne Rücksicht auf die anfänglichen und schliesslichen Reste.
[2]) Seit 1. Februar 1877.
[3]) Mit Inbegriff der Correspondenzkarten.
[4]) „ „ „ Waarenproben.

In den Ländern	Briefe [1])	Drucksachen [2])
Küstenland (österr.-illyr.)	9,376.600	1,938.800
Tirol und Vorarlberg	8,578.100	1,380.070
Böhmen	62,294.400	7,567.100
Mähren	24,112.000	2,506.600
Schlesien	5,734.440	758.770
Galizien	21,283.390	1,653.200
Bukowina	2,600.600	163.200
Dalmatien	3,699.400	136.700

Im Verhältnisse zur Zahl der Bewohner aller im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder kommen auf 1 Einwohner bezüglich des gesammten Briefpost-Verkehres 15·5, des internen und internationalen Brief- und Correspondenzkarten-Verkehres 10·8 und der Drucksachen und Waarenproben 1·3 Stück. Auf 1 Einwohner entfallen

In den Ländern	Briefe [1])	Drucksachen [2])
Oesterreich unter der Enns	28·5	4·2
Oesterreich ob der Enns	11·0	1·1
Salzburg	14·9	3·3
Steiermark	12·4	1·2
Kärnten	17·0	1·8
Krain	6·9	1·2
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	14·8	3·1
Tirol und Vorarlberg	9·5	1·5
Böhmen	11·5	1·4
Mähren	11·5	1·2
Schlesien	10·2	1·4
Galizien	3·5	0·3
Bukowina	4·7	0·3
Dalmatien	7·8	0·3

II. Fahrpost-Verkehr.

1. Ergebnisse der Fahrpost im Allgemeinen.

Die Stückzahl des Fahrpost-Verkehres betrug:

	1877 Stück	1876 Stück
ordinäre Packete	3,687.940	4,351.800
Geldbriefe	10,347.940	20,221.500
Werthsendungen	10,683.940	
Sendungen mit Postnachnahme	3,782.238	3,517.926
Summe	28,502.058	28,091.226

[1]) Mit Inbegriff der Correspondenzkarten.
[2]) „ „ „ Waarenproben.

Das Gesammtgewicht der beförderten ordinären Packete und der Werthsendungen belief sich 1877 auf 33,510.770 Kilogramm (1876 auf 33.328.700 Kilogramm) und zwar das Gewicht der ordinären Packete auf 11,601.570 und jenes der Werthsendungen auf 21,909.200 Kilogramm (interner Verkehr 18,058.000 Kilogramm und internationaler Verkehr 3,851.200 Kilogramm).

An dem Gewichte der Werthsendungen participirten:

	mit Procent
Oesterreich unter der Enns	33·1
Oesterreich ob der Enns	3·5
Salzburg	1·1
Steiermark	3·9
Kärnten	1·0
Krain	1·4
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	1·5
Tirol und Vorarlberg	3·4
Böhmen	32·8
Mähren	8·2
Schlesien	2·4
Galizien	6·4
die Bukowina	0·9
Dalmatien	0·4

Der Gesammtwerth der Geldbriefe und anderen Sendungen mit Werthangabe (ohne Postnachnahmen) betrug 1877 3.899,292.900 Gulden, 1876 3.410,790.700 Gulden.

Die Ein- und Auszahlungen des internen Postnachnahme-Geschäftes 1877 erreichten den Betrag von 36,610.303 Gulden, welcher sich gegen 1876 (35,888.569) um 1·9 Procent höher stellte; hievon wurden 18,314.811 Gulden eingezahlt und 18,295.492 Gulden ausgezahlt.

Die Ein- und Auszahlungen des internationalen Postnachnahme-Geschäftes beliefen sich auf 1,611.468 Mark und 112.684 Francs, wovon auf die eingezahlten Nachnahmen 536.181 Mark und 51.772 Francs, auf die ausgezahlten 1,075.287 Mark und 60.912 Francs entfielen.

a) Interner Fahrpost-Verkehr:

	1877 Stück	1876 Stück
ordinäre Packete	2,503.800	2,918.100
Geldbriefe	8,673.500	16,676.700
Werthsendungen	9,135.600	
Sendungen mit Postnachnahme	3,650.181	3,421.966
Summe	23,963.081	23,016.766

b) Internationaler Fahrpost-Verkehr:

	1877 Stück	1876 Stück
ordinäre Packete	1,184.140	1,433.700
Geldbriefe	1,674.440	3,544.800
Werthsendungen	1,548.340	
Sendungen mit Postnachnahme	132.057	95,960
Summe	4,538.977	5,074.460

2. Ergebnisse der Fahrpost

Gesammt-Verkehr

Länder	Ordinäre Packete		Geldbriefe	
	Stück	Kilogramm	Stück	Gulden
Oesterreich unter der Enns:				
Wien und Umgebung	385.800	1,696.700	1,654.400	600,819.100
Uebriges Land	128.100	340.800	715.700	103,421.300
Summe	513.900	2,037.500	2,370.100	704,240.400
Oesterreich ob der Enns	144.000	315.400	630.200	93,764.500
Salzburg	40.000	81.000	105.600	15.562.500
Steiermark	429.400	814.300	490.200	103,020.700
Kärnten	102.500	291.500	139.900	27,098.200
Krain	41.240	133.070	165.740	27,323.100
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	92.800	349.900	270.300	62,674.900
Tirol und Vorarlberg	223.700	661.500	471.100	80,567,200
Böhmen	964.000	3,331.500	2,593.400	855,464.200
Mähren	594.100	1,556.600	1,541.100	282,980.200
Schlesien	153.500	527.500	290.100	74,851.700
Galizien	287.600	992.800	1,102.300	446,078.600
Bukowina	38.100	99.500	177.900	32,132.400
Dalmatien	63.100	409.500	[1])	[1])
Im Ganzen	3,687.940	11,601.570	10,347.940	2805,758.600

[1]) Die Geldbriefe sind in den Werthsendungen enthalten.
[2]) Hiezu noch 1,611.468 Mark und 112.684 Francs.
[3]) Ausserdem 132.057 Stück im internationalen Verkehre.

in den einzelnen Ländern
der Fahrpost.

Werthsendungen		Postnachnahmen		Zusammen
Stück	Gulden	Stück	Gulden	Stück
1,664.100	286,679.500	954.412	16,302.383	4,658.712
671.000	12,750.100	214.755		1,729.555
2,335.100	299,384.600	1,169.167	16,302.383	6,388.267
376.000	31,949.500	201.535	1,482.661	1,596.035
98.700	5,909.900			
928.300	39,760.000	368.944	2,420.889	2,705.644
246.400	11,145.000			
126.940	28,025.500	102.528	775.737	933.548
134.000	12,447.100			
257.600	11,492.800	87.545	648.752	1,089.945
3,756.500	452,077.800	857.713	6,931.985	8,171.613
871.500	38,434.000	336.050	2,941.237	4,004.250
217.900	23,206.500			
1,107.100	55,483.200	473.434	4,579.458	2,970.434
62.600	13,979.000	40.080	385.916	318.680
165.300	40,239.400	13.185	141.285	241.585
10,683.940	1.093,534.300	3,650.181	2) 36,610.303	3) 28,370.001

Gesammtverkehr der internen Fahrpost.

Länder	Ordinäre Packete		Geldbriefe		Werthsendungen	
	Stück	Kilogramm	Stück	Gulden	Stück	Gulden
Oesterreich unter der Enns:						
Wien und Umgebung	178.700	597.100	1,534.900	502,206.300	1,370.200	204,153.900
Uebriges Land	104.200	273.900	592.600	89,328.100	565.100	10,464.000
Summe	282,900	871.000	2,127.500	591,534.400	1,935,300	214,617.900
Oesterreich ob der Enns	117.600	262,300	595.600	88,241.100	362.700	28,616.300
Salzburg	27.000	58,200	92.200	14,345.900	94.000	4,298,000
Steiermark	394.200	770.600	445.800	100,270.600	843.700	38,513.900
Kärnten	93.600	277.200	121,000	26,136.400	218.800	10,846.400
Krain	32.100	92.000	159.200	21,292.100	106.700	25,993.800
Küstenland (österr.-illyr.)	45.900	148.400	204.800	51,888.300	106.800	39,259.300
Tirol und Vorarlberg	134.300	399.500	361.600	58,055.100	216.300	7,818.000
Böhmen	589.400	1,864.600	2,250.500	768,270.100	3,095.400	386,061.200
Mähren	386.000	1,035.000	1,010.200	203,513.600	778.600	32,938.900
Schlesien	102.400	329.100	187.100	52,171.100	183.800	19,872.300
Galizien	215.400	412.600	980.400	408,278.600	1,011 300	44,000.000
Bukowina	30.700	73.100	134.600	24,735.200	54.500	9,831.700
Dalmatien	52,300	340.000	[1]	[1]	127.700	38,840.000
Im Ganzen	2,503.800	6,963.600	8,673.500	2.408,732.500	9,135.600	901,510.700

[1] Die Geldbriefe sind in den Werthsendungen enthalten.

Gesammtverkehr der internationalen Fahrpost.

Länder	Ordinäre Packete		Geldbriefe		Werthsendungen	
	Stück	Kilogramm	Stück	Gulden	Stück	Gulden
Oesterreich unter der Enns:						
Wien und Umgebung	207.100	1,099.600	119.500	98,612.800	293.900	82,525.600
Uebriges Land	23.900	66.900	123.100	14,093.200	105.900	2,241.100
Summe	231.000	1,166.500	242.600	112,706.000	399.800	84,766.700
Oesterreich ob der Enns	26.400	53.100	34.600	5,523.400	13.300	3,333.200
Salzburg	13,000	22.800	13.400	1,216.600	4.700	1,611,900
Steiermark	35.200	43.700	44.400	2,750.100	84.600	1,246.100
Kärnten	8.900	14.300	18.900	961.800	27.600	298.600
Krain	9.140	41.070	6,540	6,031.000	20.240	2,031.700
Küstenland (österr.-illyr.)	46.900	201.500	65.500	10,786.600	27.200	3,187.800
Tirol und Vorarlberg	89.400	262.000	106.500	22,512.100	41.300	3,674.800
Böhmen	374.600	1,466.900	342.900	87,194.100	661.100	66,013.600
Mähren	208.100	521,600	530.900	79,466,600	92.900	5,495.100
Schlesien	51.100	198.400	103.000	22,680.600	34.100	3,334.200
Galizien	72.200	550.200	121.900	37,800.000	95.800	11,483.200
Bukowina	7.400	26.400	48.300	7,397.200	8.100	4.147.300
Dalmatien	10.800	69.500	[1]	[1]	37.600	1,399.400
Im Ganzen	1,184.140	4,637.970	1,674.440	397,026.100	1,548.340	192,023.600

[1]) Die Geldbriefe sind in den Werthsendungen enthalten.

Interne Fahrpost.

Länder	a) Portopflichtige Sendungen					
	Ordinäre Packete		Geldbriefe		Werthsendungen	
	Stück	Kilogramm	Stück	Gulden	Stück	Gulden
Oesterreich unter der Enns:						
Wien und Umgebung . . .	120.500	244.900	1,451.900	365,487.300	1,326.700	53,696.100
Uebriges Land	78.000	186.800	528.400	78,298.400	556.600	8,450.400
Summe	198.500	431.700	1,980.300	443,785.700	1,883.300	62,146.500
Oesterreich ob der Enns . .	76.900	167.700	525.300	68,921.100	344.100	18,678.700
Salzburg	16.600	40.200	81.000	10,577.400	92.000	3,216.400
Steiermark	324.900	605.100	398.200	79,779.700	763.500	26,520.000
Kärnten	77.200	242.700	108.700	18,527.000	195.800	6,278.500
Krain	23.800	54.600	140.000	17,380.800	101.100	19,413.600
Küstenland (österr.-illyr.) .	28.800	57.700	183.500	46,963.100	97.400	17,617.500
Tirol und Vorarlberg	101.100	288.600	304.300	44,928.600	197.600	5,723.900
Böhmen	415.900	1,240.700	1,958.000	477,361.400	2,904.000	235,843.000
Mähren	320.600	856.600	929.300	168,503.800	755.700	29,488.900
Schlesien	90.800	280.900	166.700	44,197.100	178.000	16,286.500
Galizien	126.300	293.700	700.000	208,265.100	985.300	40,000.000
Bukowina	20.100	48.800	114.300	20,833.700	50.400	6,944.500
Dalmatien	35.400	165.500	[1]	[1]	84.900	19,890.000
Im Ganzen .	1,856.900	4,774.500	7,589.600	1.645,024.500	8,633.100	508,048.000

[1] Die Geldbriefe sind in den Werthsendungen enthalten.

Interne Fahrpost.

Länder	b) Portofreie Sendungen					
	Ordinäre Packete		Geldbriefe		Werthsendungen	
	Stück	Kilogramm	Stück	Gulden	Stück	Gulden
Oesterreich unter der Enns:						
Wien und Umgebung...	58.200	352.200	83.000	136,719.000	43.500	150,457.800
Uebriges Land	26.200	87.100	64.200	11,029.700	8.500	2,013.600
Summe..	84.400	439.300	147.200	147,748.700	52.000	152,471.400
Oesterreich ob der Enns ..	40,700	94.600	70.300	19,320.000	18.600	9,937.600
Salzburg	10.400	18.000	11.200	3,768.500	2.000	1,081.600
Steiermark	69.300	165.500	47.600	20,490.900	80.200	11,993.900
Kärnten	16.400	34.500	12.300	7,609.400	23.000	4,567.900
Krain	8.300	37.400	19.200	3,911.300	5.600	6,580.200
Küstenland (österr.-illyr.) .	17.100	90.700	21.300	4,925.200	9.400	21,641.800
Tirol und Vorarlberg	33.200	110.900	60.300	13,126.500	18.700	2,094.100
Böhmen	173.500	623.900	292.500	290,908.700	191.400	150,221.200
Mähren	65.400	178.400	80.900	40,009.800	22.900	3,450.000
Schlesien	11.600	48.200	20.400	7,974.000	5.800	3,585.800
Galizien	89.100	148.900	280.400	200,013.500	26.000	4,000.000
Bukowina	10.600	24.300	20.300	3,901.500	4.100	2,887.200
Dalmatien	16.900	174.500	[1]	[1]	12.800	18,950.000
Im Ganzen..	646.900	2,189.100	1,083.900	763,708.000	502.500	393,462.700

[1]) Die Geldbriefe sind in den Werthsendungen enthalten.

Internationale Fahrpost.

Länder	a) Aus dem deutschen Reiche					
	Ordinäre Packete		Geldbriefe		Werthsendungen	
	Stück	Kilogramm	Stück	Gulden	Stück	Gulden
Oesterreich unter der Enns:						
Wien und Umgebung	128.100	655.200	35.600	22,013.200	70.100	16,419.600
Uebriges Land	16.200	47.000	93.900	11,941.900	95.100	1,858.100
Summe..	144.300	702.200	129.500	33,955.100	165.200	18,277.700
Oesterreich ob der Enns ..	15.900	38.900	29.400	2,955.300	10.000	1,298.400
Salzburg	10.800	17.600	11.200	590.100	2.900	370.400
Steiermark	16.800	19.900	28.200	1,537.100	65.300	758.000
Kärnten	4.200	6.000	10.300	576.200	17.000	147.000
Krain	4.100	34.300	2.900	5,766.500	18.600	1,993.800
Küstenland (österr.-illyr.) .	17.700	75.400	21.500	7,801.700	5.000	1,958.300
Tirol und Vorarlberg ...	39.000	96.400	49.300	6,945.700	10.800	1,422.100
Böhmen	202.900	795.800	226.100	60,254.800	340.800	25,681.400
Mähren	75.900	170.300	213.900	26,513.400	25.300	1,839.100
Schlesien	29.200	88.100	43.000	12,022.800	15.100	1,752.400
Galizien	37.200	457.900	35.000	25,064.700	37.000	5,000.000
Bukowina	1.800	7.900	19.200	1,425.700	2.100	855.000
Dalmatien..............	5.200	34.600	[1]	[1]	28.300	976.000
Im Ganzen..	605.000	2,545.300	819.500	185,409.100	743.400	62,329.600

[1] Die Geldbriefe sind in den Werthsendungen enthalten.

Internationale Fahrpost.

Länder	b) Nach dem deutschen Reiche					
	Ordinäre Packete		Geldbriefe		Werthsendungen	
	Stück	Kilogramm	Stück	Gulden	Stück	Gulden
Oesterreich unter der Enns:						
Wien und Umgebung ..	31.400	115.400	26.200	30,882.000	79.400	14,792.300
Uebriges Land	5.000	7.300	25.400	1,008.000	6.900	252.000
Summe..	36.400	122.700	51.600	31,890.000	86.300	15,044.300
Oesterreich ob der Enns ..	9.100	11.000	3.800	1,661.200	1.300	808.500
Salzburg	1.200	2.400	1.100	60.400	600	20.400
Steiermark	4.000	4.200	5.100	325.100	4.200	151.300
Kärnten	1.000	1.600	2.000	195.500	2.100	88.400
Krain	400	600	800	12.900	900	2.200
Küstenland (österr.-illyr.) .	13.500	16.500	18.100	432.000	7.800	180.700
Tirol und Vorarlberg ..	7.400	14.400	12.200	752.000	3.300	232.800
Böhmen	65.600	226.900	44.900	9,977.700	60.600	7,267.200
Mähren	81.400	210.400	224.100	30,896.000	12.500	1,247.200
Schlesien	11.800	71.800	51.300	6,942.100	8.300	998.400
Galizien	2.300	4.500	25.100	2,000.000	18.900	1,307.500
Bukowina	900	3.600	6.600	928.700	1.800	367.200
Dalmatien	700	1.000	[1])	[1])	1.600	24.900
Im Ganzen..	235.700	694.600	446.700	86,073.600	210.200	27,741.000

[1]) Die Geldbriefe sind in den Werthsendungen enthalten.

Internationale Fahrpost.

Länder	e) Aus dem übrigen Auslande					
	Ordinäre Packete		Geldbriefe		Werthsendungen	
	Stück	Kilogramm	Stück	Gulden	Stück	Gulden
Oesterreich unter der Enns:						
Wien und Umgebung ..	35.300	281.400	10.700	7,146.600	59.800	22,217.400
Uebriges Land	1.700	8.200	1.300	497.100	900	38.000
Summe..	37.000	289.600	12.000	7,643.700	60.700	22,255.400
Oesterreich ob der Enns .	1.000	1.200	400	516.200	1.100	450.300
Salzburg	800	1.200	500	300.500	700	220.700
Steiermark	13.100	15.900	7.200	385.600	11.000	122.300
Kärnten	3.700	6.700	6.300	183.600	8.100	56.600
Krain	2.900	3.900	2.400	244.000	500	28.200
Küstenland (österr.-illyr.) .	5.900	15.000	3.200	1,047.700	3.800	155.400
Tirol und Vorarlberg ..	17.800	24.400	15.300	2,599.000	12.800	672.000
Böhmen	87.700	358.800	59.000	14,123.400	217.400	30,236.000
Mähren	27.300	69.900	18.600	11,843.000	15.100	733.900
Schlesien	7.100	26.800	2.800	3,070.200	4.200	110.200
Galizien	21.700	48.100	38.800	4,000.000	20.000	1,090.000
Bukowina	1.700	8.100	9.900	2,106.100	1.100	1,504.800
Dalmatien	2.700	24.000	[1]	[1]	3.600	178.500
Im Ganzen..	230.400	893.600	176.400	48,063.000	360.100	57,814.300

[1] Die Geldbriefe sind in den Werthsendungen enthalten.

Internationale Fahrpost.

Länder	d) Nach dem übrigen Auslande					
	Ordinäre Pakete		Geldbriefe		Werthsendungen	
	Stück	Kilogramm	Stück	Gulden	Stück	Gulden
Oesterreich unter der Enns:						
Wien und Umgebung ..	10.000	29.600	40.100	31,423.500	78.700	23,790.500
Uebriges Land	600	3.800	2.100	616.100	2.700	72.900
Summe..	10.600	33.400	42.200	32,039.600	81.400	23,863.400
Oesterreich ob der Enns ..	400	2.000	1.000	390.700	900	776.000
Salzburg	200	1.600	600	265.600	500	1,000.400
Steiermark	1.300	3.700	3.900	502.300	4.100	214.500
Kärnten	....	....	300	6.500	400	6.600
Krain	1.700	2.200	400	7.200	200	7.400
Küstenland (österr.-illyr.) .	6.500	18.400	21.600	1,443.600	9.400	580.200
Tirol und Vorarlberg	5.500	26.700	11.600	2,546.300	7.100	452.000
Böhmen	15.200	66.000	9.300	2,403.600	31.000	2,267.100
Mähren	8.100	20.500	13.900	3,240.100	5.200	234.100
Schlesien	2.200	4.600	5.700	579.300	4.500	292.700
Galizien	5.400	28.100	12.000	3,500.300	13.100	2,413.000
Bukowina	1.900	4.400	4.600	168.300	2.100	336.600
Dalmatien	1.800	9.700	[1]	[1]	3.200	198.000
Im Ganzen..	60.800	221.300	127.100	47,093.400	163.100	32,642.000

[1] Die Geldbriefe sind in den Werthsendungen enthalten.

Transitverkehr.

Länder	Ordinäre Packete		Geldbriefe		Werthsendungen	
	Stück	Kilogramm	Stück	Gulden	Stück	Gulden
Oesterreich unter der Enns:						
Wien und Umgebung ..	2.300	18.000	6.900	7,147.500	5.900	5,305.800
Uebriges Land	400	600	400	30.100	300	20.100
Summe..	2.700	18.600	7.300	7,177.600	6.200	5,325.900
Krain	40	70	40	400	40	100
Küstenland (österr.-illyr.) .	3.300	76.200	1.100	61.600	1.200	313.200
Tirol und Vorarlberg ...	19.700	100.100	18.100	9,669.100	7.300	895.900
Böhmen	3.200	19.400	3.600	434.600	11.300	561.900
Mähren	15.400	50.500	60.400	6,974.100	34.800	1,440.800
Schlesien	800	1.100	200	66.200	2.000	180.500
Galizien	5.600	11.600	11.000	3,235.000	6.800	1,672.700
Bukowina	1.100	2.400	3.000	2,768.400	1.000	1,083.700
Dalmatien	400	200	[1])	[1])	900	22.000
Im Ganzen..	52.240	283.170	104.740	30,387.000	71.540	11,496.700

[1]) Die Geldbriefe sind in den Werthsendungen enthalten.

Postnachnahmen.

Ven den Pestnaelınahmen wurden

a) im internen Verkehre eingezahlt

Im Postdirectionsbezirke	Scheine	Karten	Werth
Wien nnd Umgebung	28.102	3.004	6,337.549 Gulden
Oesterreich nnter der Enns	171.179	5.635	
Oesterreich eb der Enns und Salzburg	116.560	2.837	917.274 „
Steiermark und Kärnten	199.948	4.701	1,460.232 „
Krain nnd Küstenland (österr.-illyr.)	58.906	2.954	482.483 „
Tirel nnd Vorarlberg	49.523	1.619	397.973 „
Böhmen	433.722	14.946	3,629.628 „
Mähren nnd Schlesien	221.603	3.002	1,965.428 „
Galizien	266.722	4.624	2,744.861 „
Bnkewina	24.598	1.257	254.228 „
Dalmatien	10.607	526	125.155 „
Summe	1,581.470	45.105	18,314.811 Gulden

b) im internen Verkehre ausgezahlt

Im Postdirectionsbezirke	Scheine	Karten	Werth
Wien nnd Umgebnng	873.452	49.854	9,964.834 Gulden
Oesterreich nnter der Enns	36.395	1.546	
Oesterreich eb der Enns und Salzburg	81.400	738	565.387 „
Steiermark nnd Kärnten	162.014	2.281	960.657 „
Krain nnd Küstenland (österr.-illyr.)	39.982	686	293.254 „
Tirol und Vorarlberg	36.028	375	250.779 „
Böhmen	393.614	15.431	3,302.357 „
Mähren nnd Schlesien	107.563	3.882	975.809 „
Galizien	201.749	339	1,834.597 „
Bukewina	14.193	32	131.688 „
Dalmatien	2.021	31	16.130 „
Summe	1,948.411	75.195	18,295.492 Gulden

c) im internatienalen Verkehre eingezahlt[1])

	Stück	Werth
Nach dem dentschen Reiche	40.350	536.181 Mark
Nach der Schweiz	2.920	51.772 Francs

d) im internatienalen Verkehre[1]) ausgezahlt:

Ans dem dentsehen Reiche	86.634	1,075.287 Mark
Aus der Schweiz	2.153	60.912 Francs

[1]) Seit 1. Februar 1877.

An den 28,370.001 Stücken des Gesammt-Fahrpost-Verkehres betheiligen sich die Postdirectionen:

		Stück	Procent
Oesterreich unter der Enns	Wien und Umgebung .	4,658.712	16·4
	Uebriges Land . . .	1,729.555	6·1
Oesterreich ob der Enns und Salzburg		1.596.035	5·6
Steiermark und Kärnten		2,705.644	9·5
Krain und Küstenland (österr.-illyr.)		933.548	3·3
Tirol und Vorarlberg		1,039.945	3·7
Böhmen		8,171.613	28·8
Mähren und Schlesien		4,004.250	14·1
Galizien		2,970.434	10·5
Bukowina		318.680	1·1
Dalmatien		241.585	0·9

Im Verhältnisse der Stückzahl aller Fahrpost-Sendungen und des declarirten Werthes sämmtlicher Sendungen mit Werthangabe (das Postnachnahme-Geschäft nicht eingerechnet) zur Bewohnerzahl entfallen im Allgemeinen 1·3 Stück und ein Werth von 179·3 Gulden auf 1 Einwohner, welche Verkehrsziffern sich auf die einzelnen Königreiche und Länder folgendermassen vertheilen:

	Auf 1 Einwohner: Fahrpoststücke	Auf 1 Einwohner: Gulden (Werth)
Oesterreich unter der Enns	2·4	460·6
Oesterreich ob der Enns	1·5	167·1
Salzburg	1·5	136·2
Steiermark	1·6	120·3
Kärnten	1·4	112·3
Krain	0.7	116·7
Küstenland (österr.-illyr.)	0·8	165·4
Tirol und Vorarlberg	1·1	102·0
Böhmen	1·4	241·7
Mähren	1·4	153·4
Schlesien	1·2	174·9
Galizien	0·4	83·2
Bukowina	0·5	83·9
Dalmatien	0·5	84·5

Zu den Leistungen der österreichischen Postanstalten der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder im Beförderungsdienste gehört auch noch der Reise- und Estaffetten-Verkehr. Die Zahl der mit Post beförderten Personen betrug im Jahre 1877 161.280, gegen das Vorjahr (164.071) um 2.791 weniger, die Zahl der Beförderungen von Briefen oder anderen Gegenständen mittels Estaffetten 13, gegen das Vorjahr (44) um 31 weniger.

Reise-Verkehr.

	1877	1876
	Personen	
Oesterreich unter der Enns	28.614	27.580
Oesterreich ob der Enns	957	1.047
Salzburg	3.632	5.756
Steiermark	18.178	13 810
Kärnten	8.443	8.940
Krain	507	1.307
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	412	4.460
Tirol und Vorarlberg	5.934	5.923
Böhmen	36.370	44.299
Mähren	21.294	12.542
Schlesien	13.151	11.494
Galizien	13.100	14.821
Bukowina	4.932	5.708
Dalmatien	5.756	6.384

Estaffetten-Verkehr.

	1877	1876
Oesterreich unter der Enns	.	1
Oesterreich ob der Enns	1	2
Salzburg	.	.
Steiermark	.	.
Kärnten	.	.
Krain	.	.
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	.	1
Tirol und Vorarlberg	.	.
Böhmen	.	.
Mähren	.	1
Schlesien	.	.
Galizien	.	2
Bukowina	.	1
Dalmatien	12	36

Finanzielle Ergebnisse des Postbetriebes.

1. Betriebs-Einnahmen.

Die Gesammteinnahme des Postbetriebes im Umfange des im Reichsrathe vertretenen Gebietes beträgt:

1870	10,658.470 Gulden.
1871	11,839.130 „
1872	12,979.410 „
1873	14,009.660 „
1874	14,278.490 „
1875	14,658.290 „
1876	14,742.140 „
1877	14,845.190 „

Die Hauptfactoren der Einnahme bilden das Erträgniss des Briefpost- und Fahrpostporto. Es entfallen

	1877 (Gulden)	1876 (Gulden)
auf das Briefpostporto	8,115.720	7,804.190
„ „ Fahrpostporto	5,121.410	5,314.470

Ersteres beziffert sich 1877 mit 54·7 und 1876 mit 52·9 Procent, letzteres beziehungsweise mit 34·5 und 36·1 Procent der Gesammteinnahme.

Am Porto-Erträgnisse participiren 1877

	mit Procent des Briefpostporto	mit Procent des Fahrpostporto
Oesterreich unter der Enns	30·7	26·5
Oesterreich ob der Enns	3·7	4·3
Salzburg	1·1	1·3
Steiermark	5·4	5·5
Kärnten	1·4	1·5
Krain	1·2	1·3
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	5·7	3·2
Tirol und Vorarlberg	4·3	4·0
Böhmen	25·1	28·1
Mähren	8·3	9·2
Schlesien	2·3	2·6
Galizien	8·7	10·5
Bukowina	1·0	1·3
Dalmatien	1·1	0·7

Im Allgemeinen bezahlte im Jahre 1877 1 Bewohner der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder 37·1 Kreuzer Briefpostporto und 24·7 Kreuzer Frachten- oder Fahrpost-Porto.

Auf 1 Einwohner kommen

	Briefpostporto	Fahrpostporto
	Kreuzer	
in Oesterreich unter der Enns	114	65
„ Oesterreich ob der Enns	40	30
„ Salzburg	56	45
„ Steiermark	36	25
„ Kärnten	34	24
„ Krain	21	15
im Küstenland (österreichisch-illyrischen)	73	27
in Tirol und Vorarlberg	38	24
„ Böhmen	37	28
„ Mähren	32	24
„ Schlesien	34	25
„ Galizien	12	9
„ der Bukowina	15	13
„ Dalmatien	18	8

Nach Monaten vertheilt sich die Betriebs-Einnahme:

	1877	1876
	Gulden	
Januar	1,186.470	1,136.270
Februar	1,067.640	1,068.700
März	1,255.410	1,191.320
April	1,161.740	1,173.860
Mai	1,205.880	1,189.220
Juni	1,233.180	1,184.180
Juli	1,289.820	1,255.000
August	1,245.970	1,228.100
September	1,236.230	1,224.420
October	1,360.750	1,270.120
November	960.130	1,251.540
December	1,478.540	1,158.310
Summe	14,681.760	14,331.040
Nachträgliche Einnahmen	163.430	411.100
Zusammen	14,845.190	14,742.140

Die Gesammtsumme der Betriebs-Einnahmen detaillirt sich im Jahre 1877:

Länder	Ein-		
	Briefpost-porto	Fahrpost-porto	Fahrpost-Passagiers- und Estaffetten-Gebühren
	Gulden		
Oesterreich unter der Enns:			
Wien und Umgebung	2,040.630	1,134.500	120
Uebriges Land	435.490	287.480	15.400
Summe	2,476.120	1,421.980	15.520
Oesterreich ob der Enns	297.150	228.760	3.890
Salzburg	88.980	70.620	13.120
Steiermark	432.690	297.560	8.430
Kärnten	115.650	82.890	8.080
Krain	97.690	70.790	3.240
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	462.470	169.430	1.470
Tirol und Vorarlberg	342.330	212.990	47.600
Böhmen	2,026.260	1,511.430	44.540
Mähren	673.250	492.560	25.980
Schlesien	187.860	139.190	13.270
Galizien	704.780	564.490	57.320
Bukowina	79.950	71.150	7.510
Dalmatien	86.100	36.770	18.240
Zusammen	8,071.280	5,370.610	268.210
Centralleitung	14.640	....	110
Oesterreichische Postanstalten in der Türkei	29.800	39.980	....
Haupt-Summe	8,115.720	[1]) 5,121.410	268.320

[1]) Hiebei wurde der Erlös für die Stempel der Frachtbriefe und Nachnahmescheine im Betrage von 289.180 Gulden

nahmen

Zeitungsgelder	Fach- und Bestellungs-Gebühren	Strafgelder	Kaufschillinge	Mieth- und Pachtzinse nebst Interessen	Mängel und Ersätze	Aversualbetrag von der Telegraphenanstalt	Verschiedene	Im Ganzen
G u l d e n								
527.730	110.040	390	1.680	220	5.020	9.000	13.940	3.843.270
2.690	37.300	390	560	560	5.180	1.140	150	786.340
530.420	147.340	780	2.240	780	10.200	10.140	14.090	4,629.610
13.640	10.040	320	870	50	2.810	....	1.140	558.670
8.650	3.110	50	210	....	1.600	....	740	187.080
23.450	12.610	510	690	....	3.880	....	1.200	781.020
2.930	3.340	170	170	....	1.110	....	80	214.420
6.680	2.200	430	60	....	1.230	....	30	182.350
31.810	10.900	580	1.120	290	2.050	....	5.010	685.130
35.440	9.210	570	1.280	80	3.930	....	2.830	656.260
141.770	58.950	2.630	5.040	430	26.110	1.000	4 510	3,822.670
25.250	14.800	1.240	890	150	8.930	....	1.690	1,244.740
5.560	4.940	360	70	10	1.500	....	420	353.180
43.200	15.580	3.570	2.410	1.360	13.890	....	3.150	1,409.750
1.860	2.170	260	160	30	3.110	....	230	166.430
2.470	580	330	80	340	3.800	....	10	148.720
873.130	295.770	11.800	15.290	3.520	84.150	11.140	35.130	15,040.030
....	560	....	8.760	....	....	....	....	24.070
30	....	....	130	....	330	....	....	70.270
873.160	296.330	11.800	24.180	3.520	84.480	11.140	35.130	1) 14,845.190

in Abrechnung gebracht.

2. Betriebs-Ausgaben.

Die ordentlichen Ausgaben für den Postbetrieb beziffern sich:

1870	mit	8,925.000 Gulden,
1871	"	9,338.270 "
1872	"	10,862.850 "
1873	"	12,465.120 "
1874	"	14,533.830 "
1875	"	14,946.700 "
1876	"	14,990.880 "
1877	"	14,277.620 "

An den ordentlichen Betriebsausgaben des Gegenstandsjahres im Betrage von 14,277.620 fl. participirten

	mit Procent
Oesterreich unter der Enns (ohne Centralleitung)	32·3
Oesterreich ob der Enns	3·2
Salzburg	1·5
Steiermark	4·7
Kärnten	1·6
Krain	1·5
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	4·8
Tirol und Vorarlberg	5·2
Böhmen	20·9
Mähren	6·1
Schlesien	1 7
Galizien	13·1
Bukowina	1·7
Dalmatien	1·7

Von dieser Gesammtausgabe kamen auf

	Gulden	Procent
Bezüge der Beamten und Diener (Besoldungen, Activitätszulagen, Adjuten und Löhnungen)	5,675.200	39·7
Kosten für die Postbeförderung auf Landstrassen	3,572.190	25·0
Bestallungen, Personalzulagen und Portoantheile der Postmeister	1,203.170	8·4
Auslagen für Amts- und Manipulations-Erfordernisse, Bau und Reparaturen der Postwagen	1,480.070	10·4

Die ausserordentlichen Ausgaben betrugen im Jahre 1877 55.740 Gulden, wovon auf den Neubau des Postgebäudes in Brünn 9.920 und des Postgebäudes in Karlsbad 7.550, ferner als Münzverlust 38.270 Gulden entfielen.

Nach Monaten ergiebt die ordentliche Betriebs-Ausgabe:

	1877	1876
	Gulden	
Januar	1,080.590	1,079.980
Februar	1,055.180	1,055.670
März	1,175.500	1,107.700
April	1,119.540	1,140.030
Mai	1,146.970	1,256.700
Juni	1,141.130	1,146.370
Juli	1,232.050	1,287.220
August	1,146.500	1,224.500
September	1,145.780	1,224.320
October	1,198.170	1,212 410
November	1,194.700	1,219.320
December	1,192.310	1,209.500
Summe	13,828.420	14,163.720
Nachträgliche Ausgaben	449.200	827.160
Zusammen	14,277.620	14,990.880

Ohne die ausserordentlichen Ausgaben zeigt im Vergleiche zur Einnahme das Postgefälle im Jahre 1877 einen Ueberschuss von 567.570 Gulden mit Einrechnung der finanziellen Ergebnisse bei der Centralleitung und bei den österr. Postanstalten in der Türkei.

Einen Ueberschuss weisen nach:

Oesterreich unter der Enns	475.330	Gulden,
Oesterreich ob der Enns	140.290	„
Steiermark	179.520	„
Kärnten	8.910	„
Küstenland (österreichisch-illyrisches)	73.140	„
Böhmen	1,135.540	„
Mähren	452.480	„
Schlesien	134.030	„

Passiv ist das Postgefälle

in Salzburg	mit	4.590	Gulden,
„ Krain	„	9.620	„
„ Tirol und Vorarlberg	„	19.120	„
„ Galizien	„	274.860	„
„ der Bukowina	„	52.590	„
„ Dalmatien	„	73.960	„

Die österreichischen Postanstalten in der Türkei weisen einen Ausfall von 22.830 Gulden nach.

Die Gesammtsumme der Betriebs-Ausgaben detaillirt sich im Jahre 1877:

Länder	Ordentliche					
	Gehalte der		Adjuten	Löhnungen	Activitäts-Zulagen der	
	Beamten	Diener			Beamten	Diener
	Gulden					
Oesterreich unter der Enns:						
Wien und Umgebung	896.770	522.800	20.160	291.730	383.300	362.060
Uebriges Land	61.900	16.590	2.150	16.470	15.920	8.580
Summe	958.670	539.390	22.310	308.200	399.220	370.640
Oesterreich ob der Enns	72.280	15.910	2.260	19.130	14.610	8.640
Salzburg	30.970	10.680	900	10.170	6.750	5.190
Steiermark	124.670	25.820	3.850	37.970	29.720	15.340
Kärnten	34.470	8.840	380	11.520	6.810	4.610
Krain	26.490	6.830	....	6.760	5.830	3.290
Küstenland (österr.-illyr.)	115.840	16.840	4.460	23.670	28.110	16.400
Tirol und Vorarlberg	129.150	27.690	2.900	28.260	25.530	13.790
Böhmen	425.140	115.050	6.670	132.260	102.940	61.410
Mähren	113.650	29.080	4.090	32.350	27.280	15.080
Schlesien	33.420	7.430	530	8.310	6.510	3.910
Galizien	272.450	92.470	8.920	88.490	66.620	43.950
Bukowina	36.770	9.440	1 200	14.150	7.740	5.780
Dalmatien	37.550	4.890	1.370	7.470	6.740	2.990
Zusammen	2,411.820	910.360	59.840	728.710	734.360	571.020
Centralleitung	167.580	1.350	4.180	......	70.640	510
Oesterreichische Postanstalten in der Türkei	13.110	....	....	1.720	....	....
Haupt-Summe	2,592.510	911.710	64.020	730.430	805.000	571.530

Ausgaben								
Dienst-Ergänzungs- und Personals-Zulagen der		Auslagen für Dienstkleider	Bestallungen	Personal-Zulagen	Taggelder	Portoantheile	Belohnungen und Aushilfen	Reise-Auslagen
Beamten	Diener		der Postmeister					
Gulden								
800	6.880	22.280	7.700	50	46.270	13.860	23.150	242.930
840	310	660	121.360	280	3.870	3.800	2.470	15.800
1.640	7.190	22.940	129.060	330	50.140	17.660	25.620	258.730
....	810	1.520	68.200	520	4.220	2.210	1.130	12.460
....	1.300	1.180	17.200	180	....	680	510	16.600
....	900	2.200	82.080	80	8.410	3.680	1.890	18.600
100	540	1.030	28.040	80	....	950	430	15.610
....	480	600	30.040	40	1.020	710	660	9.880
5.330	700	1.490	29.200	80	4.920	10.580	2.470	15.930
30	2.310	2.900	74.490	60	2.760	3.330	1.790	49.130
1.320	7.070	11.980	322.050	1.500	15.840	27.460	6.600	200.620
....	1.580	2.770	124.550	1.040	15.730	6.780	1.860	25.620
....	350	560	31.780	110	3.950	1.360	420	4.600
580	7.300	9.400	142.490	420	8.730	5.030	4.570	153.610
540	1.040	880	15.940	....	1.600	460	490	9.950
....	....	350	19.850	....	1.690	680	660	7.040
9.540	31.570	59.800	1,114.970	4.440	119.010	81.570	49.100	798.380
20	180	83.990	....	....	55.730	....	4.950	1.460
13.100	....	60	1.750	330	....	110	200	3.480
22.660	31.750	143.850	1,116.720	4.770	174.740	81.680	54.250	803.320

Länder	Ordentliche					
	Instandhaltung der Aerarial Gebäude	Miethzinse	Amts- und Manipulations-Erfordernisse	Vergütungen für Staatstelegramme	Mängelsvergütungen	Gefälls-Rückgaben und Nachsichten
	Gulden					
Oesterreich unter der Enns:						
Wien und Umgebung.... ..	11.470	79.150	87.450	30	260	1.440
Uebriges Land........... ..	140	9.980	61.590	10	260	1.480
Summe..	11.610	89.130	149.040	40	520	2.920
Oesterreich ob der Enns.......	110	10.650	35.150	90	550	350
Salzburg..	80	1.600	10.640	30	250	200
Steiermark....................	240	13.610	45.130	20	520	480
Kärnten	10	4.470	13.040	....	270	170
Krain....................	30	2.550	15.340	....	110	150
Küstenland (österr.-illyr.)	1.140	5.900	40.810	30	170	85.940
Tirol und Vorarlberg	220	9.460	40.980	10	480	260
Böhmen	5.040	32.170	197.100	80	1.900	5.250
Mähren	920	9.210	69.530	10	790	1.300
Schlesien	110	7.580	16.300	10	210	2.900
Galizien....	1.010	41.910	98.900	60	1.310	1.610
Bukowina......................	320	6.520	10.420	30	190	180
Dalmatien	150	5.330	10.370	20	140	80
Zusammen.	20.990	240.090	752.750	430	7.410	101.790
Centralleitung	10.600	48.880	471.650	700	.... .	97.110
Oesterreichische Postanstalten in der Türkei........	210	3.410	3.800	360	70	... .
Haupt-Summe.	31.800	292.380	1,228.200	1.490	7.480	198.900

[1]) Nach Abrechnung von 10 Gulden, welche auf die in den Vorjahren geleisteten Schadenvergütungen herein-

A u s g a b e n

Aequivalente	Postbeförderungskosten auf Landstrassen	Postbeförderungskosten auf Eisenbahnen und Dampfschiffen	Zeitungsauslagen	Anschaffung von Wagen u. sonstigen Inventarial-Gegenständen	Wagenreparaturen	Schadenvergütungen	Verschiedene	Summe
G u l d e n								
....	245.290	1.630	216.340	2.360	3.000	7.100	100	3,496.360
1.930	307.410	....	....	1.430	2.170	490	30	657.920
1.930	552.700	1.630	216.340	3.790	5.170	7.590	130	4,154.280
....	136.200	....	9.490	310	930	110	40	418.380
....	78.620	....	20	250	2.630	.....	40	191.670
....	176.850	....	5.020	470	1.660	2.200	90	601.500
....	72.940	....	....	40	780	290	90	205.510
....	79.200	....	....	10	920	1.030	.	191.970
....	118.310	54.180	25.050	100	3.890	310	140	611.990
18.770	213.600	....	17.390	610	7.990	480	710	675.380
600	944.690	....	34.320	1.680	16.870	9.140	80	2,687.130
3.900	282.360	....	5.930	880	11.110	1.870	40	792.260
740	86.440	....	....	100	1.520	....	...	219.150
....	593.720	....	17.840	1.660	17.850	3.540	170	1,684.610
....	89.020	....	1.000	350	2.200	2.810	.....	219.020
....	113.620	90	....	200	1.400	....	..	222.680
25.940	3,533.270	55.900	332.400	10.950	74.920	32.670	1.530	12,875.530
27.720	13.250	82.800	90	85.410	80.200	....	....	1,309.000
....	25.670	16.720	....	390	....	8.610	......	93.100
53.660	3,572.190	155.420	332.490	96.750	155.120	[1] 41.270	1.530	[1] 14,277.620

gebracht wurden.

3. Geld- und Geldwerth-Verkehr.

a) Geldverkehr.

Directions-Bezirke	Einnahmen		Ausgaben	
	Anfängliche Cassareste	Gebarung	Gebarung	Schliessliche Cassareste
	G u l d e n			
Oesterreich unter der Enns:				
Wien und Umgebung .... / Uebriges Land	1,294.208	180,190.243[1]	180,040.320[1]	1,444.131
Oesterreich ob der Enns und Salzburg	113.964	14,232.557	14,236.207	110.314
Steiermark und Kärnten.	122.171	22,821.957	22,782.534	161.594
Krain und Küstenland	217.120	27,915.357	27,913.974	218.503
Tirol und Vorarlberg	147.953	13,637.930	13,645.027	140.856
Böhmen	321.444	63,806.745	63,863.874	264.315
Mähren und Schlesien	131 261	30,436.178	30,390.841	177.098
Galizien	253.396	54,237.999	54,212.859	279.036
Bukowina	43.347	7,910.675	7,912.627	41.395
Dalmatien.......................	80.174	15,769.454	15,758.397	91.231
Oesterreichische Postanstalten in der Türkei........................	15.698	124.594	118.247	22.045
Haupt-Summe.	2,740.736	431,083.689	430,873.907	2,950.518

b) Werthzeichen-Verkehr.

	Stück	Werth in Gulden
Briefmarken	122,350.200	6,051.850
Briefcouverts	13,847.400	758.113
Correspondenzkarten	33,361.750	667.235
Zeitungsmarken	50,160.200	501.602
Postanweisungskarten	5,230.100	265.810
Frachtbriefe	3,780.700	226.842
Postnachnahme-Blanquetten . .	2,239.200	138.692
Schleifenbänder	1,372.500	30.195
Geldbriefcouverts	3,466.000	34.660
Summe .	235,808.050	8,674.999

[1]) Einschliesslich der Post-Centralleitung.

Die postalischen Werthzeichen detaillirten sich:

	Stück	Werth in Gulden
1. Briefmarken.		
à 2 Kreuzer	15,640.000	312.800
„ 3 „	14,600.000	438.000
„ 5 „	80,720.000	4,036.000
„ 10 „	9,400.000	940.000
„ 15 „	1,837.000	275.550
„ 25 „	108.400	27.100
„ 50 „	44.800	22.400
Summe	122,350.200	6,051.850
2. Briefcouverts.		
à $3^1/_2$ Kreuzer	295.000	10.325
„ $5^1/_2$ „	13,510.000	743.050
„ $10^1/_2$ „	36.700	3.854
„ $15^1/_2$ „	5.700	884
Summe	13,847,400	758.113
3. Correspondenzkarten.		
à 2 Kreuzer	33,361.750	667.235
4. Zeitungsmarken.		
à 1 Kreuzer	50,160.200	501.602
5. Postanweisungskarten.		
à 5 Kreuzer (inländische)	5,144.000	257.200
„ 10 „ (ausländische)	86.100	8.610
Summe	5,230.100	265.810
6. Frachtbriefe.		
à 6 Kreuzer (gestempelte)	3,780.700	226.842
7. Postnachnahme-Blanquette.		
Frachtbriefe à 6 Kreuzer	2,130.700	127.842
Karten „ 10 „	108.500	10.850
Summe	2,239.200	138.692
8. Schleifenbänder.		
à $2^1/_5$ Kreuzer	1,372.500	30.195
9. Geldbriefcouverts.		
à 1 Kreuzer	3,466.000	34.660
Im Ganzen	235,808.050	8,674.999

Ausser den in dieser Uebersicht aufgezählten Werthzeichen stand den Postdirectionen der Rest derselben aus dem Jahre 1876 für den Bedarf des Gegenstandjahres zu Gebote.

Postverkehr der Haupt- und Residenzstadt Wien.

Der Brief- und Fahrpost-Verkehr der Postämter Wiens, beziehungsweise der einzelnen Stadtbezirke (ohne Einrechnung der Vororte) stellt sich rücksichtlich **Aufgabe** und **Bestellung** in den Jahren 1877 und 1876 folgendermassen:

1. Briefpost-Verkehr.

Bezirke	1877			1876		
	Briefe, Drucksachen und Waarenproben					
	Frankirte und unfrankirte	Portofreie	Zusammen	Frankirte und unfrankirte	Portofreie	Zusammen
	Stück					
Wien, Stadt [*])	45,682.877	4,768.696	50,451.573	40,579.656	3,247.004	43,826.660
Leopoldstadt	9,349.800	70.660	9,420.460	8,247.905	66.172	8,314.077
Landstrasse	5,467.146	89.900	5,557.046	4,634.210	85.647	4,719.857
Wieden	4,150.000	60.800	4,210.800	3,628.562	59.920	3,688.482
Margarethen	1,862.000	7.340	1,869.340	1,936.039	8.632	1,944.671
Mariahilf	5,984 300	81.200	6,065.500	5,928.425	80.091	6,008.516
Neubau	7,416.100	56.200	7,472.300	7,135.004	53.774	7,188.778
Josephstadt	3,844.200	92.400	3,936.600	3,605.763	90.084	3,695.847
Alsergrund	3,742.819	314.621	4,057.440	3,289.600	297.166	3,586.766
Favoriten	804.600	4.112	808.712	829.745	4.173	833.918
Summe	88,303.842	5,545.929	93,849.771	79,811.909	3,992.663	83,807.572

[*]) Mit Inbegriff der Bahnhöfe.

2. Fahrpost-Verkehr.

Bezirke	1877			1876		
	Packet-, Geld- und Werthsendungen					
	Frankirte und unfrankirte	Portofreie	Zusammen	Frankirte und unfrankirte	Portofreie	Zusammen
	Stück					
Wien, Stadt[1]	3,190.372	279.224	3,469.596	3,031.746	259.403	3,291.149
Leopoldstadt	371.900	1.740	373.640	367.889	1.867	369.756
Landstrasse	252.000	9.350	261.350	246.426	9.122	255.548
Wieden	232.300	1.400	233.700	230.157	1.082	231.239
Margarethen	115.890	424	116.314	116.143	439	116.582
Mariahilf	296.900	7.540	304.440	296.690	7.510	304.200
Neubau	591.600	5.590	597.190	580.640	5.501	586.141
Josephstadt	164.200	24.400	188.600	162.740	24.491	187.231
Alsergrund	209.116	18.310	227.426	196.654	17.216	213.870
Favoriten	40.500	585	41.085	40.839	568	41.407
Summe	5,464.778	348.563	5,813.341	5,269.924	327.199	5,597.123

Der Verkehr des Hauptpostamtes, welches den meisten Antheil an den oben aufgeführten Leistungen im Beförderungsdienste nachweist, zeigt in genannten Jahren folgende Details:

I. Briefpost-Verkehr.

1. Aufgabe.

Gegenstände	1877			1876		
	Nach Oesterreich-Ungarn	Nach dem Auslande	Summe	Nach Oesterreich-Ungarn	Nach dem Auslande	Summe
	Stück					
a) **Briefe.**						
Frankirte	6,323.600	1,680.584	8,004.184	5,879.100	1,195.000	7,074.100
Unfrankirte	17.400	13 200	30.600	17.070	5.250	22.320
Portofreie	2,144.600	11.500	2,156.100	1,199.200	8.400	1,207.600
Recommandirte	624.205	131.210	755.415	301.570	72.000	373.570
Zusammen	9,109.805	1,836.494	10,946.299	7,396.940	1,280.650	8,677.590
b) **Correspondenzkarten**	2,317.900	93.500	2,411.400	1,569.130	89.900	1,659.030
c) **Drucksachen**	503.400	190.200	693.600	387.780	669.300	1,057.080
d) **Waarenproben**	181.800	57.800	239.600	57.240	6.960	64.200
Im Ganzen	12,112.905	2,177.994	14,290.899	9,411.090	2,046.810	11,457.900

[1]) Mit Inbegriff der Bahnhöfe.

2. Bestellung.

Gegenstände	1877 Aus Oesterreich-Ungarn	1877 Aus dem Auslande	1877 Summe	1876 Aus Oesterreich-Ungarn	1876 Aus dem Auslande	1876 Summe
	Stück					
a) Briefe.						
Frankirte	7,207.200	2,406.300	9,613.500	9,075.403	1,498.550	10,573.953
Unfrankirte	179.800	104.968	284.768	188.894	117.714	306.608
Portofreie.	1,500.400	15.397	1,515.797	1,446.838	104.680	1,551.518
Recommandirte	1,133.167	249,599	1,382.766	978.724	127.241	1,105.965
Zusammen.	10,020.567	2,776.264	12,796.831	11,689.859	1,848.185	13,538.044
b) Correspondenzkarten	1,826.000	225.238	2,051.238	1,639.318	321.702	1,961.020
c) Drucksachen	591.000	352.000	943.000	475.502	145.368	620.870
d) Waarenproben	54.500	192.000	246.500	53.902	181.094	234.996
Im Ganzen.	12,492.067	3,545.502	16,037.569	13,858.581	2,496.349	16,354.930

Mit Ende December 1877 waren im Gemeindebezirke Wien 577 Briefsammlungskästen und 679 Privat-Markenverschleisse aufgestellt, wovon auf die innere Stadt von ersteren 99, von letzteren 114 entfielen.

Im Zeitungs-Verkehre sind von den im Bezirke der Postdirection für Wien und Umgebung befindlichen Zeitungs-Redactionen 1866 bis inclusive 1877 zur postamtlichen Aufgabe an Abonnenten in Oesterreich-Ungarn gelangt:

Jahre	Exemplare
1866	17,937.817
1867	18,092.202
1868	19,837.621
1869	20,488.104
1870	24,565.199
1871	25,706.909
1872	26,143.699
1873	28,553.331
1874	28,690.775
1875	28,616.852
1876	29,523.879
1877	31,393.541

II. Fahrpost-Verkehr.

1. Aufgabe.

Gegenstände	1877			1876		
	Nach Oesterreich-Ungarn	Nach dem Auslande	Summe	Nach Oesterreich-Ungarn	Nach dem Auslande	Summe
a) Geldbriefe.						
Stück	220.666	22.603	243.269	192.363	19.698	212.061
Gewicht in Kilogrammen	35.988	4.457	40.445	31.374	3,883	35.257
Werth in Gulden	116,028.217	16,543.022	132,571.239	101,144.415	14,719.794	115,864.209
b) Frachten.						
Stück	903.634	54.319	957.953	896.094	48.597	944.691
Gewicht in Kilogrammen	3,358.608	220.146	3.578.754	3,064.054	236.375	3,300.429
Werth in Gulden	369,978.839	21,610.302	391,589.141	394,595.510	13,983.676	408,579.186
Im Ganzen.						
Stück	1,124.300	76.922	1,201.222	1,088.457	68.295	1,156.752
Gewicht in Kilogrammen	3.394.596	224.603	3,619.199	3,095.428	240.258	3,335.686
Werth in Gulden	486,007.056	38,153.324	524,160.380	495,739.925	28,703.470	524,443.395

2. Bestellung.

Gegenstände	1877			1876		
	Aus Oesterreich-Ungarn	Aus dem Auslande	Summe	Aus Oesterreich-Ungarn	Aus dem Auslande	Summe
a) Geldbriefe.						
Stück	992.431	50.889	1,043.320	989.229	49.870	1,039.099
Gewicht in Kilogrammen	363.848	51.831	415.679	224.760	25.212	249.972
Werth in Gulden	286,087.000	29,906.200	315,993.200	181,552.363	31,855.600	213,407.963
b) Frachten.						
Stück	407.577	144.036	551 613	340.380	106.977	417.357
Gewicht in Kilogrammen	1,361.304	631.084	1,992.388	1,001.744	748.736	1,750 480
Werth in Gulden	208,786.106	14,042.200	222,828.306	80,871.104	8,573,943	89,445.047
Im Ganzen.						
Stück	1,400.008	194.925	1,594.933	1,329.609	156.847	1,486.456
Gewicht in Kilogrammen	1,725.152	682.915	2,408.067	1,226.504	773.948	2,000.452
Werth in Gulden	494,873.106	43,948.400	538,821.506	262,423.467	40,429.543	302,853.010

III. Geldanweisungs-Verkehr.

Monate	1877				1876			
	Eingezahlte		Ausgezahlte		Eingezahlte		Ausgezahlte	
	Postanweisungen							
	Stück	Werth Gulden	Stück	Werth Gulden	Stück	Werth Gulden	Stück	Werth Gulden
Jannar	4.259	464.608	100.092	5,810.563	3.697	470.358	84.999	4,691.473
Februar	3.540	412.409	58.207	4,721.534	3.116	459 945	56.957	4,556.154
März	4.888	443.436	75.809	6,068.736	3.971	593.955	70.413	5,465.686
April	3.596	518.972	68.910	4,740 915	3.596	673.840	62.016	4,576.633
Mai	4.022	620.463	64.917	5,613.950	3.635	702.214	58.069	6,022.303
Juni	4.047	551.540	72.790	5,847.637	4.041	735.958	67.684	5,423.81[illegible]
Juli	4.423	655.933	87.903	5,361.988	3.956	608 885	82.433	5,068.738
August	3.965	730.334	64.497	5,179.689	3.[illegible]49	606.000	56.482	4,915.004
September	4.512	603.706	69.454	4,817.283	3.841	552.067	63.813	5,056.798
October	4 322	534.282	80.478	5,379 544	4.074	650.221	70.222	5,139.395
November	3.976	528.215	67.622	5,876.121	3.801	605.562	61.369	6,152.545
December	4.820	500.975	91.795	5,684.908	4.628	565.777	90.962	5,168 180
Summe	50.370	6,564.873	902.474	65,102.868	46.005	7,224.782	825.419	62,237.024

IV. Postnachnahme-Geschäft.

Monate	1877				1876			
	Eingezahlte		Ausgezahlte		Eingezahlte		Ausgezahlte	
	Postnachnahmen							
	Stück	Geldbetrag Gulden	Stück	Geldbetrag Gulden	Stück	Geldbetrag Gulden	Stück	Geldbetrag Gulden
Januar	742	5.158	33.822	342.184	658	5.515	32.315	327.661
Februar	582	3.639	29.136	285.362	646	4.662	26.718	287.230
März	677	5.744	35.418	361.632	624	5.250	28.243	304.045
April	635	5.127	32.456	356.045	601	5.727	31.137	375.571
Mai	669	5.835	36.359	406.995	537	4.850	31.827	396.076
Juni	563	5.728	35.135	390.315	440	3.784	30.885	363.334
Juli	493	4.778	36.314	360.557	415	4.348	32.178	337.643
August	399	3.290	33.828	347.718	421	3.647	29.380	324.607
September	593	4.823	30.293	327.029	580	5.789	27.925	316.192
October	795	7.801	33.410	390.263	784	6.318	29.934	373.747
November	932	8.259	31.268	362.902	795	5.974	30.311	373.957
December	892	7.173	37.000	367.305	864	7.695	34.753	375.650
Summe	7.972	67.355	404.439	4,298.314	7.365	63.559	365.606	4,155.713

Die 1877 und 1876 vorgekommenen Quästionen beim Brief- und Fahrpost-Verkehre sind in folgender Uebersicht enthalten:

Aemter	Quästionen über									
	Briefpost-Gegenstände				Fahrpost-Gegenstände				im Ganzen	
	eingelangte		aufgegebene		eingelangte		aufgegebene			
	1877	1876	1877	1876	1877	1876	1877	1876	1877	1876
	Stück									
Haupt-Postamt	20.831	21.791	1.698	2.041	8.645	12.076	1.765	2.114	32.939	38.022
Filial-Postämter	11	14	1.971	3.102	7	4	913	1.160	2.902	4.280
Vorstadt-Postämter	6.082	6.734	4.829	5.913	3.066	4.206	3.114	4.415	17.091	21.268
Bahnhof-Postämter	19.892	21.315	589	423	10.628	12 105	392	390	31.501	34.233
Postämter in den Vororten und in der Umgebung	1.271	1.508	946	1.012	698	814	534	520	3.449	3.854
Summe	48.087	51.362	10.033	12,491	23.014	29.205	6.718	8.599	87.882	101.657

Ansserdem wurden im Jahre 1877 von Seite der Quästions-Abtheilung 489 Nachnahme-Aenderungen nnd 130 Telegramme expedirt.

Statistik

des

Verkehres jener Postämter,

deren

Gesammt-Einnahme über 1000 Gulden

beträgt.

Jahr 1877.

Anmerkung.

In diesen statistischen Tabellen sind bei den Briefpostsendungen die Briefe, Correspondenzkarten, Drucksachen und Waarenproben enthalten.

Bei den nachgewiesenen Leistungen im Beförderungsdienste der einzelnen Postämter sind nebst den transitirenden Sendungen Aufgabe und Bestellung der Brief- und Fahrpost-Gegenstände inbegriffen.

Die Brief- und Fahrpostsendungen des Hauptpostamtes, der Filialen oder Bahnhofpostämter sind in allen grösseren Städten mit Ausnahme von Wien cumulativ nachgewiesen.

* bezeichnet die ärarischen Postämter.

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Oesterreich unter der Enns.					
a) **Wien und Umgebnng.**					
Stadt, Hauptpostamt **Wien***	26,814.200	4,170.300	2,568.100	248.100	1,801.749
„ Abgeordnetenhaus*	65.300	6.800	1.300	100	1.874
„ Franz Joseph-Quai u. Börse*	3,773.900	124.200	141.600	6.500	71.488
„ Habsburgergasse*	2,839.700	97.100	66.200	5.100	51.584
„ Herrenhaus*	154.000	84.300	2.200	900	1.905
„ Landskrongasse*	2,323.600	6.100	43.600	800	42.637
„ Maximilianstrasse*	4,446.000	84.300	184.800	500	68.650
„ Seilerstätte*	2,044.600	1.900	38.500	400	37.937
Alsergrund*	3,742.800	314.600	209.100	18.300	98.530
Altmannsdorf	46.900	3.200	2.400	300	1.486
Breitensee	39.500	2.300	3.000	70	1.374
Brigittenau*	339.000	2.400	11.200	50	6.241
Döbling*	628.300	59.900	24.800	600	14.716
Dornbach	84.700	800	3.900	80	1.895
Favoriten*	804.600	4.100	40.500	600	24.502
Floridsdorf*	428.400	13.900	21.600	1.100	9.662
Franz Josephs-Bahnhof*	113.600	3.000	9.300	400	5.435
Grinzing	36.100	800	1.400	80	1.262
Hernals*	2,834.600	309.900	132.600	5.200	53.083
Neulerchenfeld	1.300	80	2.000	10	1.972
Hietzing*	580.100	86.200	32.200	800	15.236
Penzing	56.100	1.200	2.800	40	3.184
Hütteldorf	162.300	5.500	4.400	600	2.295
Inzersdorf am Wienerberge	73.600	12.200	5.600	600	2.053
Jedlersee	31.800	3.100	1.300	100	1.136
Josephstadt*	3,844.200	92.400	164.200	24.400	82.215
Laa, Ober-	32.500	5.700	1.000	200	1.644
Lainz	27.800	3.500	1.000	100	1.105
Landstrasse*	3,742.800	87.200	194.300	4.500	106.901
„ Löwengasse	1,721.300	2.700	57.700	4.900	41.573
Leopoldstadt, Taborstrasse*	8,860.300	68.500	297.800	1.400	179.901
„ Praterstrasse*	489.500	2.200	74.100	400	27.789

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen porto-pflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen porto-pflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Margarethen*	1,862.000	7.300	115.900	400	57.003
Mariahilf*	5,984.300	81.200	296.900	7.500	132.967
Meidling, Unter-*	994.700	5.400	35.400	1.200	18.548
Meidling, Ober-	1.300	800	1.200	30	1.158
Neubau, Zieglergasse*	6,691.300	47.200	419.500	3.800	122.119
„ Siebensterngasse*	724.800	9.000	172.200	1.800	74.562
Neustift am Walde	22.400	900	500	50	1.020
Nordbahnhof*	489.700	8.700	13.900	200	14.479
Nordwestbahnhof*	284.400	9.900	7.200	100	5.714
Nussdorf*	269.400	7.100	11.200	500	5.968
Ottakring*	434.200	8.700	22.000	1.000	11.798
St. Veit, Ober-	98.500	2.900	2.900	100	1.328
Sechshaus*	3,492.700	109.600	142.500	5.900	47.149
Sievering, Unter-	245.600	5.900	2.800	200	2.078
Simmering*	429.200	13.100	18.100	500	10.078
Staatsbahnhof*	368.500	38.500	8.600	1.600	5.724
Stadlau	18.200	4.000	2.100	200	1.005
Südbahnhof*	549.200	52.100	30.400	13.200	11.148
Währing*	1,427.800	6.400	47.100	500	26.876
Westbahnhof*	1,416.200	81.400	74.600	1.500	27.504
Wieden*	4,150.000	60.800	232.300	1.400	127.580
b) Uebriges Land.					
Allentsteig	32.000	5.700	2.900	1.000	2.856
Altenmarkt a. d. Triesting	12.100	2.300	1.400	800	1.482
Altlengbach	6.900	1.800	1.800	30	1.081
Amstetten	81.300	21.500	7.800	3.900	7.055
Angern	15.400	2.500	3.200	50	2.436
Aschbach	11.000	2.400	1.800	800	1.304
Aspang	14.500	2.300	3.400	500	2.368
Atzenbrugg	21.900	3.900	3.600	700	2.394
Atzgersdorf	60.800	8.800	3.500	.....	2.216
Baden*	538.500	76.100	28.600	4.500	36.652
Blindenmarkt	14.800	2.400	2.000	50	1.523
Böhmischkrut	8.800	1.100	1.900	40	1.145

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Böhmkirchen	8.900	2.400	1.200	200	1.277
Bruck a. d. Leitha	118.400	58.100	10.900	4.900	8.970
Brühl (Hinter-Brühl)	26.300	1.200	2.400	100	1.680
Brunn am Gebirge	56.600	4.600	4.100	100	3.055
Dobersberg	8.900	2.400	1.300	200	1.477
Drösing	11.000	2.400	1.800	80	1.306
Drosendorf	10.500	3.100	1.800	400	1.540
Dürnkrut	95.300	10.600	12.800	900	3.565
Ebenfurth	39.200	6.400	3.700	100	3.312
Ebersdorf an der Donau (Kaiser-Ebersdorf)	9.400	2.700	1.700	400	1.287
Ebreichsdorf	25.300	4.500	1.700	100	2.275
Eggenburg	85.300	18.300	20.900	2.300	4.903
Enzersdorf, Gross-	117.300	26.000	8.000	4.000	2.497
Enzersdorf, Lang-	8.700	1.100	1.800	40	1.136
Erlach	16.700	2.800	2.600	100	2.667
Ernstbrunn	9.800	1.800	2.100	100	2.233
Feldsberg	10.200	1.500	1.900	100	5.209
Felixdorf	21.900	3.800	5.500	300	2.635
Fischamend	19.800	2.600	3.400	100	2.618
Freiland	8.600	2.400	1.300	....	1.169
Gänserndorf	23.900	4.200	1.600	....	2.262
Gaming	16.700	3.100	3.700	400	3.763
Gars	19.700	3.300	2.200	....	1.915
Gnunersdorf	16.300	2.200	2.200	400	1.551
Geras	14.700	2.500	2.000	100	1.463
Gerungs, Gross-	9.500	2.800	1.600	300	1.572
Gföhl	39.000	5.700	2.000	800	1.906
Gloggnitz	95.000	24.000	13.300	700	6.528
Gmünd	53.900	7.800	8.200	400	4.756
Göllersdorf	9.300	1.200	2.000	300	1.410
Göpfritz	8.600	2.400	1.300	300	1.186
Göstling	8.300	2.200	1.200	50	1.140
Götzendorf	19.600	1.600	2.000	100	1.392
Grafendorf, Ober-	16.200	2.400	2.700	100	2.054

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Grammat-Neusiedel	22.400	2,300	3.300	50	2,591
Gresten	17.400	1.600	2.500	300	1,853
Gumpoldskirchen	30,800	4.300	2,800	300	2,905
Guntersdorf	15,000	1.700	1,200	....	1.223
Gutenstein	16.400	1.600	2.900	600	2.183
Haag	44.600	8,500	4.900	1.000	2.775
Hadersdorf am Kamp	19.800	2.000	2.400	40	2,190
Hainburg	84.300	22.600	12,100	1.600	5,409
Hainfeld	44.000	6.000	5 400	800	5,207
Haugsdorf	17.300	1,900	3,000	300	2,359
Herzogenburg	108.500	27.500	6.100	1.700	4,739
Himberg	21,800	2.200	2.200	200	1.191
Hohenau	29 400	3,200	2.100	300	2.728
Hohenberg	11,500	1,400	2.200	....	1,370
Hollabrunn	115.700	63.000	8,800	3.300	6 213
Hollenstein	15.300	1.400	1,300	300	1.299
Horn	106,100	29.000	13.200	2,900	6.189
Kalksburg	27.200	800	2.700	300	2,219
Kaltenleutgeben	10.200	1.700	2.000	100	1.907
Kaumberg	8.900	1.200	1.900	50	1.129
Kautendorf	13.100	1.200	1.100	200	1.212
Kemmelbach	9.600	2.300	1.500	200	1.935
Kiib	9.300	1.300	2.000	50	1.258
Kirchberg an der Pielach	11.200	1,400	2.400	500	1.661
Kirchberg am Wagram	38,800	6.400	6.000	1.400	2.407
Kirchberg am Walde	17,300	500	10.200	70	1.859
Kirchberg am Wechsel	15.100	1.900	1.700	400	1,195
Kirchschlag	13.800	1.200	1.800	200	1.100
Klosterneuburg*	116.500	29.800	12.400	3.700	9.628
Korneuburg	135.000	40.900	14,300	3.800	7.844
Krems*	447.300	121.400	34.000	14.100	33.683
Krumbach	6.900	1.700	1,600	30	1,015
Laa	21.200	4.700	12 200	300	3.887
Langenlois	77.400	20,400	7.500	400	4.371
Lanzendorf, Maria-	12.900	1.400	1.900	300	1.213

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen porto-pflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen porto-pflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Laxenburg	53.900	8.200	4.400	200	2.169
Leobersdorf	103.400	9.000	14.100	400	4.632
Liesing	37,800	3,800	6.300	....	4.601
Lilienfeld	30.100	4.500	5,500	1.200	2.891
Litschau	18.400	5.900	2.600	400	1.637
Loosdorf	2,000	700	300	50	3.375
Mank	27.900	3.400	3.000	1,200	1,831
Marbach	15.300	5.000	2.100	400	1.513
Marchegg	29.000	6.900	2.600	700	2.446
Matzen	12.800	1.300	1.700	200	1.113
Mauer	37.600	10.200	2.700	700	2.803
Mautern	26.200	4.100	2.000	300	1.415
Melk	32.000	5.400	8.800	1.200	5.845
Mistelbach	111.400	11.500	8.200	500	4.311
Mödling*	208.100	26.100	16.000	3.000	13.324
Neudorf bei Staatz	6.900	1.600	1.600	40	1.014
Neudorf, Wiener-	14 800	2.600	2.400	500	1,065
Neulengbach	34.900	8.800	9.500	1.000	4,430
Neu-Pölla	14.100	4.900	1,900	300	1.061
Neunkirchen	78.200	49,000	20.300	3.800	10.489
Oed bei Felixdorf	9 300	1,300	2.100	300	1,576
Ottenschlag	38.300	12,500	2,400	1.000	1,898
Payerbach	11.300	1.100	5,000	80	1 475
Perchtoldsdorf	13.400	1,900	2.800	200	2,372
Pernitz	12.800	2,200	2.500	300	1.157
Persenbeug	13.800	2.200	2.600	300	1.534
Piesting	18.300	2.200	2.500	50	2.357
Pirawarth	13.000	2,200	2,600	300	1.204
Pitten	18.900	1,600	2.400	40	1.782
Pöchlarn	18.900	3,000	2,500	30	3.001
Pöggstall	9.800	1.200	1.900	600	1.516
Poisdorf	36.400	7.100	8 500	700	3,886
Pottendorf	28.900	1,600	4 100	80	3.018
Pottenstein	43,100	8 000	6.400	500	4 238
Pottschach	12.800	2.000	2.500	200	1.228

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Pressbaum	6.400	1.200	1.900	400	1.422
Prinzersdorf	14.700	5.000	2.000	300	1.475
Pulkau	31.600	1.500	3.200	90	2.556
Purgstall	15.700	700	4.600	30	2.255
Purkersdorf	37.600	4.300	3.700	500	2.815
Raabs	28.900	6.300	3.400	600	2.743
Rabensburg	6.900	1.400	2.200	....	1.254
Rabenstein	2.700	1.200	600	....	1.215
Ravelsbach, Unter-	11.100	2.200	3.400	400	1.525
Reichenau	76.500	5.900	6.900	700	5.832
Retz	175.000	57.900	24.700	3.100	7.978
Retzbach, Unter-	6.300	1.200	2.000	80	1.099
Rodaun	2.600	900	400	20	1.482
Rosenau, Schloss	7.300	400	5.700	30	2.176
St. Egyd am Neuwalde	7.900	500	1.600	....	1.270
St. Egyd (Eisenwerk)	12.300	2.300	8.500	....	1.700
St. Leonhard am Forste	5.900	1.200	2.200	80	1.240
St. Peter in der Au	32.400	5.200	2.900	300	1.927
St. Pölten*	436.200	102.200	43.300	15.900	40.161
St. Valentin*	8.600	1.200	2.800	200	1.907
St. Veit an der Gölsen	8.000	500	1.600	....	1.157
Scheibbs	56.600	12.400	10.500	900	6.391
Schottwien	32.300	3.000	3.000	200	2.085
Schrems	30.300	5.300	2.900	200	2.217
Schwarzbach	18.700	1.100	3.500	....	2.005
Schwarzenau	10.000	800	1.100	....	1.324
Schwechat	150.000	47.300	12.400	3.500	6.232
Seitenstetten	21.700	700	3.000	60	2.458
Siegharts, Gross-	74.000	7.100	8.600	400	4.174
Sieghartskirchen	2.900	1.100	500	50	1.215
Siegmundsherberg	16.000	1.800	2.200	....	1.302
Sitzendorf	2.700	1.100	800	60	1.441
Spitz	26.000	4.200	2.700	300	2.004
Stein	94.500	42.300	6.500	1.300	4.232
Steinakirchen	2.800	400	1.000	50	1.070

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen porto-pflichtige	Briefpostsendungen portofreie	Fahrpostsendungen porto-pflichtige	Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Steinbach	5.500	500	700	20	1 262
Stockerau	156,200	17.300	14,300	3.400	12.120
Stronsdorf	13,600	2,700	1.700	80	1,620
Ternitz	46,300	3,500	5 200	90	3,221
Thaya	2,500	1.200	600	50	1.180
Traisen	6.900	700	1.300	40	1.902
Traiskirchen	27,000	2.400	2.500	100	1,961
Traismauer	25.600	2.600	3,000	400	2,381
Trautmannsdorf	10.000	1.000	2,300	...	1,636
Türnitz	15,600	1,000	3.300	100	1,598
Tulln	70,300	19 400	10,000	2.000	3,792
Ulmerfeld	66,300	14 700	8,500	1,500	2.158
Vitis	18.200	1,200	1,500	80	1.264
Vösendorf	2.300	1.100	600	30	1,014
Vöslau*	123.500	4 100	8,500	200	11 261
Waidhofen an der Thaya	37.100	16 200	9,300	1,800	5,832
Waidhofen an der Ybbs	150,700	54.900	61 100	1.900	11,190
Wallsee, Nieder-	2.600	500	800		1.050
Waltersdorf, Ober-	3.300	600	900	50	1.166
Waltersdorf, Unter-	33.000	5,100	3.100	200	1.962
Weidlingau	31 100	1.900	2,100	60	2.586
Weikersdorf	14 400	900	2,200	100	1,411
Weissenbach an der Triesting	6,700	1.400	2.000	90	1 561
Weissenkirchen	3,000	600	1.000	60	1.173
Weitersfeld	12.200	2.100	2.200	70	1,484
Weitra	27.900	6.200	4.900	450	4,327
Wiener-Neustadt*	1,116,000	29.100	12,800	2.000	56.666
Wieselburg	16.900	3.000	2,400	800	1.976
Wilfersdorf	2,700	600	900	60	1,226
Wilhelmsburg	40.700	1.900	3,800	1,000	4,014
Wöllersdorf	20,900	5,400	1.800	600	1,997
Wolkersdorf	26.600	5,200	4.800	600	3,049
Wullersdorf	2.500	1.200	600	50	1.195
Ybbs	31 700	10,000	7,300	1.100	4,676
Ybbsitz	15 900	3.200	1.500	500	1,399

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Zellerndorf	14.200	1.700	1.700	....	1.327
Ziersdorf	15.700	2.000	2.400	200	1.576
Zistersdorf	89.900	29.800	6.100	3.700	3.736
Zwettl	65.200	18.300	20.800	1.500	6.246
Oesterreich ob der Enns.					
Ach	19.100	1.900	2.400	400	1.099
Aigen	29.900	3.900	4.900	1.000	2.121
Altheim	31.800	4.000	5.300	1.000	2.539
Altmünster	28.900	2.900	3.800	400	1.646
Andorf	20.800	2.000	2.200	300	1.093
Aschach an der Donau	15.900	1.800	3.000	400	1.453
Attnaug	27.200	4.100	5.900	500	2.570
Braunau	99.900	18.300	34.100	3.800	7.369
Ebelsberg	28.100	3.400	4.000	1.300	1.875
Ebensee	40.900	5.100	9.900	1.800	5.106
Efferding	26.100	3.000	5.800	800	1.747
Eichberg-Steyrermühle	20.200	1.900	2.500	400	1.183
Engelhartszell	16.900	2.100	3.800	500	1.308
Enns	160.000	14.700	18.900	2.100	4.571
Frankenburg	22.800	2.200	3.200	800	1.411
Frankenmarkt	36.700	3.200	5.900	1.000	2.657
Freistadt	48.100	3.700	8.900	1.100	2.772
Gmunden*	461.100	67.900	61.400	8.900	28.201
Goisern	31.900	2.200	5.100	800	1.914
Grein	42.900	4.800	11.800	1.500	3.464
Grieskirchen	30.000	4.900	6.200	1.100	2.181
Grünburg, Unter-	26.900	2.800	6.200	900	1.707
Haag	23.100	2.400	4.100	700	1.618
Hagenberg	19.900	2.100	3.800	600	1.577
Hall	40.000	3.100	5.900	800	2.981
Hallstatt	32.300	3.300	7.500	1.000	3.204
Haslach	30.900	3.200	5.200	800	2.453
Ischl*	520.000	18.100	67.100	6.200	24.249

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Kammer	29.300	2.200	4.900	1.000	1.915
Kirchdorf	38.800	7.900	4.100	1.600	2.327
Kremsmünster	40.100	4.200	8.700	800	3.323
Lambach	42.200	4.800	7.900	800	4.318
Leonfelden	18.100	1.200	2,100	300	1.166
Linz*	1,702.200	200.400	250,200	98,200	150.239
Losenstein	17.900	1.900	2.000	200	1.077
Mattighofen	33.100	4.200	7.000	1.000	3.465
Mauerkirchen	28.900	2.800	4.100	700	2.367
Mauthhausen	21.800	2.200	5.100	600	1,547
Micheldorf	25.100	2.900	6.900	600	1.729
Mondsee	32.100	4.900	7.100	1.200	3.187
Neufelden	19.200	2.100	2,800	500	1.438
Neuhofen	19.000	2.000	2.400	500	1.195
Neumarkt bei Grieskirchen	22.400	2.300	2.800	600	1.372
Nenzeng	17.900	900	1.900	400	1.226
Obernberg	39.100	3.700	4.100	1.000	2,601
Ottensheim	20.100	6.000	6.800	700	1,134
Perg	26.200	6.400	3.700	600	1.965
Peuerbach	26.900	3.900	4.300	800	1,980
Prägarten	27.100	5.200	4.100	600	1.605
Raab	22.800	4.400	3.500	500	1,562
Reichraming	17.900	1.900	2.200	300	1.134
Ried	154,800	38.700	36.200	5.000	12.098
Riedau	30,100	3.200	5.200	700	2,292
Rohrbach	27.900	9,100	6.200	900	2.462
St. Florian	24,100	3.100	4.300	700	1.752
St. Georgen im Attergau	18.100	2.700	2.900	300	1.301
St. Martin bei Ried	17.800	1.000	3.500	400	1.391
Schärding	77.900	16.500	10.900	3.100	6.051
Schwanenstadt	48.100	6.900	9.800	1.100	3.838
Schwertberg	12.000	1.900	2.100	400	1.123
Sierning	17.700	2.000	3,200	600	1.235
Spital	16.800	1.300	2.500	500	1.161
Steyr*	487.900	57.100	80,200	7.100	37.702

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Steyrling	16.900	1.800	2.900	300	1.157
Thomasroith	36.500	3.200	5.100	800	2.553
Traunkirchen	35.900	2.900	5.000	600	2.423
Urfahr	41.200	5.800	8.900	1.200	4.380
Vöcklabruck	58.800	8.900	7.100	1.200	5.257
Vöcklamarkt	19.900	2.900	4.000	700	1.779
Waizenkirchen	18.800	4.300	4.000	500	1.275
Wels*	469.100	71.200	96.300	7.400	34.379
Weyer	38.700	4.800	6.900	1.200	3.480
Wimsbach	15.100	900	2.000	200	1.068
Windischgarsten	18.900	3.100	5.800	700	2.570
Wolfsegg	22.700	1.800	5.200	400	3.141
Zipf	18.900	1.800	3.200	400	1.633
Salzburg.					
Bischofshofen	28.900	3.600	3.300	300	1.341
Bruck	26.800	3.200	2.800	300	1.875
Gastein, Bad-	90.800	3.900	6.600	800	5.635
Gastein, Hof-	30.100	2.400	3.100	500	2.129
Golling	26.000	2.200	2.900	700	1.086
Hallein	45.700	7.900	16.100	2.400	2.950
Lend	27.900	2.900	4.900	700	1.535
Mauterndorf	24.100	2.300	2.700	600	1.373
Mittersill	29.400	2.800	2.600	600	1.723
Mülln	25.100	2.700	18.900	500	1.404
Neumarkt	25.000	2.600	3.100	400	1.309
Oberndorf	18.900	5.100	2.900	600	1.749
Radstadt	55.900	9.300	4.800	600	3.583
Saalfelden	27.100	5.200	4.100	600	2.890
Salzburg*	951.200	108.200	166.000	19.600	89.688
St. Johann	35.200	8.700	7.200	1.600	3.563
St. Michael	19.100	2.600	4.100	300	1.662
Seekirchen	19.900	2.700	3.100	400	1.164
Strasswalchen	14.900	1.900	3.300	600	1.338

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto- und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Tamsweg	27.100	6.100	4.400	700	1.954
Taxenbach	17.900	4.200	2.700	400	1.603
Werfen	29.900	5.200	6.900	600	2.243
Zell am See	29.800	6.200	6.000	1.200	3.616
Steiermark.					
Admont	57.400	9.800	6.100	800	3.998
Aflenz	32.500	4.800	5.300	700	2.527
Arnfels	85.700	17.300	8.700	3.400	1.528
Aussee	148.000	11.300	29.700	2.100	10.500
Aussee, Alt-	18.900	900	1.500	50	1.017
Birkfeld	20.600	15.200	2.900	700	1.163
Bruck an der Mur*	212.400	97.500	40.100	26.200	20.365
Burgau	56.400	7.800	5.100	1.000	2.081
Cilli	445.200	208.000	39.200	19.900	20.031
Deutsch-Landsberg	110.500	63.300	13.900	3.600	4.887
Ehrenhausen	24.800	3.400	3.600	200	1.308
Eibiswald	102.500	22.400	5.100	2.500	3.618
Eisenerz	64.000	12.400	8.600	600	4.327
Fehring	68.500	14.300	10.100	1.100	2.644
Feldbach	112.000	54.400	14.100	3.200	4.255
Fohnsdorf	76.400	2.800	6.600	400	2.439
Friedau	56.200	8.300	9.200	2.100	2.813
Friedberg	28.100	6.200	3.700	1.300	1.337
Frohnleiten	72.300	12.400	5.900	1.200	3.358
Fürstenfeld	100.200	32.100	25.900	2.500	4.889
Gleichenberg	148.300	2.400	15.200	200	7.420
Gleisdorf	81.300	18.200	10.200	2.400	2.938
Gnas	26.200	2.300	4.100	100	1.225
Gonobitz	86.000	15.200	11.200	700	3.219
Göss	32.600	3.200	2.900	100	1.315
Gratwein	19.100	2.400	2.800	200	1.047
Gratz*	5,164.200	276.600	602.800	59.600	262.490
Gröbming	45.100	36.700	7.200	800	2.159

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Hartberg	51.700	29.200	12.400	4.600	3.451
Hieflau	28.200	3.100	5.300	800	1.663
Hohenmanthen	12.900	2.100	2.300	100	1.207
Hrastnigg	27.400	1.200	3.400	70	2.176
Ilz	14.400	1.900	3.600	300	1.515
Irdning	25.800	5.800	3.900	400	2.521
Judenburg	328.700	89.200	35.300	6.800	12.402
Kapfenberg	61.400	3.500	8.700	300	3.354
Kindberg	107.000	13.800	11.800	3.200	4.520
Knittelfeld	172.500	26.200	21.200	2.900	9.135
Köflach	117.100	4.600	9.100	400	5.269
Krieglach	45.200	3.100	5.200	500	2.054
Langenwang	17.300	2.100	29.100	300	1.259
Leibnitz	145.500	95.800	15.100	3.800	6.197
Leoben*	540.600	109.700	85.900	3.800	31.632
Leutschach	16.400	2.600	3.100	100	1.072
Lichtenwald	46.300	15.200	7.800	900	2.196
Liezen	48.900	30.100	7.200	500	3.420
Luttenberg	51.600	24.700	9.400	800	2.855
Mahrenberg	28.600	11.400	2.500	1.900	1.686
Marburg*	995.700	101.000	89.000	8.100	66.868
Maria Rast	37.800	600	3.100	50	2.560
Mariazell	58.600	8.900	10.300	400	4.377
„ (Gusswerk)	12.200	1.300	3.100	300	1.570
Mautern	45.800	19.700	7.400	900	2.010
Mitterdorf bei Kindberg	36.500	2.100	3.600	200	1.842
Mitterndorf	46.300	6.600	7.500	300	2.330
Mürzzuschlag	181.500	37.200	20.400	2.200	6.705
Murau	86.000	38.100	15.100	3.600	5.076
Mureck	117.900	35.200	10.400	2.500	3.845
Neuberg	56.800	4.700	6.200	600	3.559
Neuhaus	16.300	800	2.700	200	1.010
Neumarkt	61.700	7.300	8.500	900	2.813
Obdach	18.600	7.100	4.200	300	1.125
Oberwölz	13.200	2.500	1.600	400	1.153

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen porto-pflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen porto-pflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Peggau	69.200	4.500	10.700	500	2.135
Pernegg	7.500	1.100	5.900	100	1.121
Pettau	321.800	48.700	39.200	3.800	14.825
Pöllau	28.500	16.800	5.400	1.100	1.783
Pöltschach	20.400	3.100	2.800	200	1.668
Prassberg	17.500	3.200	3.800	300	1.082
Puntigam	25.600	2.100	1.100	200	1.044
Radegund	28.000	700	3.100	100	1.290
Radkersburg	112.600	23.800	24.500	1.300	7.851
Rann	83.500	39.300	9.700	2.400	4.049
Reichenburg	11.700	1.200	4.300	100	1.122
Reifling, Gross-	14.600	3.100	3.200	200	1.102
Römerbad	16.200	400	2.400	100	1.319
Rohitsch	37.900	18.500	9.300	2.200	3.236
Rottenmann	158.300	27.900	15.600	1.700	4.510
Sachsenfeld	27.200	4.100	2.100	200	1.403
St. Florian	22.600	4.300	4.400	200	1.015
St. Gallen	18.200	10.900	5.400	1.400	2.028
St. Georgen a. d. Südbahn	20.100	3.600	2.800	100	1.819
St. Lambrecht	28.900	2.800	4.100	100	1.363
St. Leonhard in Windischbüheln	21.400	12.300	3.700	1.200	1.867
St. Lorenzen a. d. Kärntner-Bahn	11.800	1.500	2.100	100	1.086
St. Marein bei Kindberg	23.200	5.800	3.900	600	1.300
St. Michael ob Leoben	46.800	3.400	8.300	400	2.955
Sauerbrunn	89.400	1.800	9.700	500	4.169
Scheifling	15.200	2.100	2.300	200	1.129
Schladming	50.100	5.600	4.200	600	2.388
Schönstein	16.700	8.200	2.200	500	1.441
Schwanberg	13.500	1.300	1.700	100	1.170
Spielfeld	18.400	3.500	3.600	400	1.554
Spital a. Semmering	12.500	900	1.700	100	1.231
Steinach	48.000	700	4.600	100	3.895
Stainz	51.500	19.200	5.300	1.800	2.528
Steinbrück*	14.000	900	5.100	100	2.096
Strass	42.300	9.100	4.700	700	1.572

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen porto-pflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen porto-pflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Trieben	46,600	4.200	9.100	800	1.967
Trifail	43.800	2.700	8.400	300	2.749
Trofaiach	45.200	5.300	7.200	200	1.780
Tüffer	27.500	13.600	4.100	400	2.509
Voitsberg	103.600	22.200	19.100	1.800	5.609
Voran	34.300	13.400	7.900	400	1.280
Vordernberg	66.800	2.100	6.900	100	4.275
Weisskirchen	8.300	1.500	1.400	200	1.017
Weitz	72.400	42.000	9.100	900	2.978
Wies	28.100	1.300	5.300	200	1.303
Wildon	78.000	10.800	16.300	1.100	2.829
Windisch-Feistritz	83.100	19.500	8.900	1.400	2.933
Windischgratz	85.000	29.200	8.500	2.600	3.277
Windisch-Landsberg	29.800	4.100	5.200	300	1.679
Wöllan	7.200	800	1.700	100	1.009
Zeiring, Ober-	35.200	1.100	3.500	300	2.209
Zeltweg	69.300	6.200	9.800	300	2.955
Kärnten.					
Arnoldstein	24.800	11.300	3.900	1.400	1.295
Bleiberg	23.300	2.100	2.900	300	1.136
Bleiburg	66.200	18.800	14.200	1.500	3.171
Drauburg, Ober-	19.100	5.300	2.300	200	1.033
Drauburg, Unter-	32.300	2.800	3.200	300	2.041
Eberstein	27.000	9.100	2.800	900	1.318
Feldkirchen	164.000	36.100	14.600	1.500	5.431
Ferlach, Ober-	28.200	2.300	4.100	200	1.984
Friesach	73.000	17.500	16.400	3.200	3.415
Gmünd	42.400	9.100	8.600	700	2.543
Greifenburg	31.200	8.900	4.500	500	1.949
Gurk	11.300	7.600	3.100	900	1.140
Hermagor	36.900	24.300	6.500	800	1.829
Hüttenberg	28.200	5.400	7.200	400	2.096
Kappel	14.800	2.900	2.300	300	1.264

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Klagenfurt*	1,323.500	195.400	252.000	41.300	70.255
Kötschach	28.900	11.600	8.100	700	2.530
Lavamünd	15 300	2.100	3.700	200	1.004
Malborgeth	17.400	2.500	1.900	200	1,622
Mösel	18.400	2,900	1.800	200	1.197
Paternion	50.300	11.200	5.700	800	1.970
Pontafel	28.000	2.300	6.200	300	1,628
Pörtschach	20.800	2.600	4.900	500	1.827
Prävali	59,200	4.100	17.100	900	2.696
Sachsenburg	38.100	7.000	5.200	500	1.313
St. Andrä	24.600	1.100	3.200	200	1.326
St. Leonhard	14 300	4 500	2.900	400	1.415
St. Paul	45.000	15.800	4 500	2.100	2.066
St. Veit an der Glan	150.900	47.100	15 400	3.900	4.945
Spital	102.800	45.300	13.200	3,400	5.790
Tarvis	120.100	18.400	17.100	2.200	4.217
Treibach	24.800	1.900	5 400	100	1.678
Vellach, Ober-	31.500	9.200	3.800	700	2.103
Villach*	237.700	54 200	55.100	10 500	22.930
Völkermarkt	101.000	82.200	18.400	4.900	4.718
Wolfsberg	126.600	26.800	24.900	4.100	11 336
Krain.					
Adelsberg	145.000	14 900	5.100	2.000	2.863
Altenmarkt bei Rakek	29.300	5.400	1.600	400	1.543
Bischoflak	80.200	27,900	3.300	400	3.116
Černembl	48.000	16 200	3.400	1.000	1.429
Eisnern	26,100	700	2,600	200	1,244
Gottschee	173.400	38.700	7.700	2.500	2,405
Gurkfeld	178.300	41.600	6.900	1.400	2,654
Idria	61.800	10.100	6.400	400	1,771
Illyrisch-Feistritz	19.600	6.900	6.100	300	1.776
Krainburg	211.700	31,400	6.900	700	2.987
Laibach*	1,250.200	128.600	99.200	11.200	73.634

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Laibach, Ober-	26.100	5.200	1.600	700	1.301
Loitsch	22.500	3.300	2.000	1.100	1.177
Möttling	26.300	7.400	3.000	1.400	1.946
Nassenfuss	24.300	5.100	2.000	800	1.308
Neumarktl	51.700	4.200	2.900	400	2.076
Planina	27.900	3.800	1.600	1.000	1.425
Radmannsdorf	32.400	5.500	1.200	1.000	1.630
Rakek	38.900	1.100	4.000	500	1.551
Ratschach	22.700	3.000	1.500	800	1.011
Reifnitz	37.200	4.200	3.600	400	1.335
Rudolfswerth	204.600	57.900	14.100	2.400	5.111
Sagor	56.400	5.000	3.300	400	2.041
Stein	80.600	6.500	9.300	1.800	2.374
Veldes	54.700	4.500	3.100	40	1.828
Vir	31.100	3.900	3.400	400	1.662
Weissenfels	29.400	1.900	3.000	400	1.321
Wippach	40.200	2.600	3.600	500	1.636
Zirknitz	27.000	3.100	3.300	80	1.227
Oesterr.-Illyr. Küstenland.					
Albona	92.500	3.800	3.500	700	2.179
Bnje	27.800	2.500	2.700	800	1.351
Capo d'Istria	278.100	43.800	16.200	2.300	5.229
Cervignano	66.000	3.100	3.000	400	2.947
Cherso	21.800	2.800	3.200	200	1.070
Cormons	139.400	4.200	10.200	3.300	3.583
Dignano	92.200	3.500	3.600	900	2.190
Flitsch	19.300	1.500	3.000	200	1.118
Görz*	738.300	103.000	41.800	6.900	40.316
Gradisca	93.700	3.200	2.900	600	2.143
Haidenschaft	65.400	3.100	5.400	600	2.022
Lussin piccolo	68.400	6.500	5.300	1.300	2.102
Monfalcone	61.900	4.400	4.700	1.200	2.152
Nabresina	18.700	1.600	3.700	200	1.235

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Parenzo	30.200	5.100	3.100	1 700	1.564
Pinguente	25.700	3.900	3.700	200	1.552
Pirano	81.700	10.500	13.400	4.200	3.035
Pisino	144.000	60.700	14.000	2.300	3.487
Pola*	378.000	57.200	22.700	6.100	28.285
Rovigno	199.800	14.800	15.600	3.700	4.372
Sagrado	21.600	3.200	3.200	200	1.343
Sessana	28.000	7.200	5.000	700	1.487
Tolmein	28.400	5.400	5.400	400	1.573
Triest*	7 384.900	906.700	1,318.100	74.900	443.752
Volosca	32.000	7.300	6.500	1.800	1.656
Tirol und Vorarlberg.					
Arco	13.200	2.800	2.700	700	2.492
Ala*	100.700	9.300	39 500	600	4.381
Bezau	16.600	6.100	1.000	600	1,964
Bludenz*	86.800	9.400	7.600	1.500	8.835
Borgo	72.400	21.400	3.500	700	2.127
Bozen*	505.700	34.200	53.500	5.000	44 708
Bregenz*	463.500	31.200	39.100	2.000	21.952
Brixen*	80.400	33.300	11.600	2.300	15.059
Brixlegg	23.200	3.200	2.000	300	1.876
Bruneck	74 500	11.200	6.600	1.200	4.721
Calliano	26.400	5.900	1.500	500	1.228
Cavalese	20.200	11.100	3.400	800	1.231
Cles	5.700	4.600	4.300	500	1.668
Cortina	20.900	2.200	2.400	300	1.188
Dornbirn	55.100	7.300	7 200	1.100	5.421
Egg	28 000	2.200	1.900	70	1.336
Feldkirch*	317.400	26.400	38.900	4.600	18.107
Fieberbrunn	12.300	2.300	1.200	300	1.008
Fondo	17.000	4.900	1.800	500	1.816
Franzensfeste*	25.800	2.600	48 300	2.800	1.193
Fügen	15.500	3.400	1.700	200	1.184

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	portopflichtige	portofreie	portopflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Götzis	13,700	2.300	2,900	90	1.812
Gries bei Bozen	23.500	700	3.300	500	2.167
Hall	96.200	12.500	10.500	800	5.043
Hard	14.700	1.400	900	100	1.280
Hohenems	37.200	3.800	5.000	200	4 663
Hopfgarten	20.300	5.200	800	200	1.548
Imst	45.000	15.300	8.700	1.200	2.929
Innichen	26.000	1.700	4.300	500	2.152
Innsbruck*	2,795.600	205.000	108.700	17.000	116.167
Jenbach	114.700	2.300	3.000	700	2.092
Kaltern	25.800	11.300	1.900	500	2.200
Kirchbichl	14.000	1.200	1.600	200	1.384
Kitzbichl	41.100	11.400	4.600	900	2.887
Klausen	26.900	5.500	2.200	300	1.459
Kössen	10.800	2.800	1.300	200	1.156
Kufstein*	180.400	14.000	18.500	1.400	10.705
Lana	18.500	5.000	1.100	300	1.180
Landeck	69 500	15.300	2.500	600	2,676
Lauterach	19.400	900	2.700	400	1.251
Levico	9,100	4.500	1.700	100	4.136
Lienz	91.600	7.700	4.400	800	5.321
Malé	18.000	8.200	1 800	200	2.453
Mariahilf	17.000	2.500	2.400	2.100	2.064
Mals	31.700	8.600	1.400	300	1.652
Meran*	275 300	10.000	27.700	8.300	40.772
Mezzolombardo	83.700	14.200	7.100	1.100	2 356
Mori	29 500	6 900	1.500	500	1.631
Nauders	77.900	10.500	4.600	400	1.124
Neumarkt	79.300	12.300	8.300	800	1.092
Niederdorf	52.500	2.600	2.700	400	2.864
Pergine	45 300	8.800	4.000	700	1.631
Predazzo	12.600	3.300	3.600	500	1.276
Primiero	40.000	16.600	3.800	700	1 523
Rankweil	77.000	6.700	2.600	200	2.664
Rattenberg	20.800	4.500	3.700	400	2.256

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Reutte	42.400	11.000	3.700	1.000	2.037
Ried	59.300	7.200	1.000	200	1.348
Riva	60.300	15.300	4.900	1.500	2.929
Roveredo*	483.900	48.200	22.000	3.600	25.068
Salurn	8.200	1.100	1.800	60	1.015
St. Johann	15.000	2.600	2.100	400	2.076
St. Michael (Eppan)	40.400	1.000	1.500	100	2.220
St. Ullrich in Gröden	8.400	1.100	1.500	100	1 589
Schlanders	15.400	5.000	1.300	800	1.176
Schruns	11.200	2.800	1.100	100	1.961
Schwarzach	13.400	1.400	900	100	1.069
Schwaz	53.500	17.800	6.600	1.100	3.012
Sillian	25.400	3.400	3.600	300	1.635
Stenico	12 500	3.600	500	200	1.136
Sterzing	48.900	5 900	3.100	200	3.497
Strigno	15.000	5.300	600	60	1.367
Telfs	17.600	5.900	4.500	600	1.549
Thüringen	7.200	2.400	800	50	1.436
Tione	24.900	5.000	5.000	900	1.403
Trient*	498.800	82.700	67.200	13.200	55.124
Vigo	6.600	2.100	1.800	90	1.156
Vulpmes	10.500	1.000	1.600	90	1.301
Windisch-Matrei	14.700	2.400	1.300	300	1.017
Wörgl*	19.000	3.400	1.700	60	1.864
Zell	13.700	4.700	2.000	200	1.329
Böhmen.					
Abertham	18.700	900	2.800	100	1.972
Adlerkosteletz	47.100	6.100	5.800	800	5.374
Altstadt, Ober-	28.600	1.100	3.800	100	1.056
Amschelberg	29.500	1.800	4.800	300	1.635
Arnau	127.000	8.900	10.200	600	6.121
Arnsdorf	48.700	4.200	2.400	200	1.105
Asch*	219.000	10.200	14,000	1.000	19.807

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Ausinowes	34.400	2.900	1.200	....	1.662
Auscha	227.000	13.800	6.700	400	4.656
Auschitz	22.600	1.300	1.700	200	1.392
Aussergefild	12.900	2.300	2.000	200	1.168
Aussig*	703.900	28.900	101.500	6.800	39.948
Bärringen	44.300	1.300	2.800	....	2.216
Bautzen, Unter-	25.700	1.800	200	....	1,546
Bechin	32.600	7.700	7.700	1.100	2.741
Benatek	45,300	7,800	1 500	900	3.139
Beneschau bei Gratzen	32,500	1.600	2.000	400	1,958
Beneschau bei Prag	65.900	28.900	17.200	1.600	7.033
Bensen	65.100	6,600	6.200	600	4.167
Beraun	102.800	9.100	10.200	900	7.144
Bergreichenstein	60.600	7.100	7,800	400	2.653
Bernarditz	21.800	2.000	2.100	300	1.108
Beřkowitz, Unter-	25.200	300	3,000	90	2.064
Biechowitz	22.600	3.000	1.200	60	1.268
Bielohrad	47.500	1.600	2.200	200	1.249
Bilin	132,000	11.700	700	....	6,047
Bischitz	17.000	1.100	2.600	....	2.238
Bischofteinitz	100,300	12.200	13 300	1.000	3.233
Bistritz	16.800	2.000	1.700	....	1.145
Blatna	30.400	11.400	5,700	1.190	3.784
Blowitz	45,900	9.300	11.500	500	2.330
Bodenbach*	1,138 400	14.700	201.700	1,000	13.188
Bohdanetsch	31.300	3.200	2.900	300	1.980
Böhmisch-Aicha	55,300	5.900	6.000	200	4.223
„ Brod	57.600	27.800	6.200	1.600	4.172
„ Kamnitz	186.400	13.600	15.700	800	11.652
„ Kruman	201 200	15.100	24.300	800	11,706
„ Leipa*	291.600	33.800	32,800	2.500	23.918
„ Skalitz	162,000	11.300	12.300	600	5.590
„ Trübau	36,600	1.500	4.500	300	2.614
Borohradek	24.700	1.800	4.800	300	1.267
Brandeis an der Elbe	48.200	3.000	15.200	1,200	5.679

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Brandeis am Adler	48.800	1.200	5.400	200	2.382
Brandeisel	32.800	200	4.100	90	1.071
Břas	52.000	8.200	6.800	20	3.228
Braunau	76.000	7.700	18.500	1.800	9.423
Brennporitschen	22.600	1 400	2.800	60	1.759
Březnitz	64.700	7.300	5.500	800	3.924
Brünnlitz	38.600	700	8.200	60	5,904
Brüx*	266.300	32.800	22.900	2.700	20.676
Bubentsch	45.000	5.100	1.700	....	1.754
Buchau	37 300	7.900	5.400	900	3.040
Budin	37.700	2 200	3.100	200	1 983
Budweis*	1,637.700	105.500	193.200	14.000	46.294
Bürgstein	49.400	2.200	6.100	50	2.166
Častalowitz	23.500	3.000	1.200	70	1.037
Časlau*	295,400	63.300	35.400	4.000	15,696
Cetno, Unter-	16.800	1.100	900	90	1.033
Čechtitz	49.000	9.100	800	20	1.386
Cerekvice	25.100	1.100	1·000	70	1,016
Černoschin	84.300	4.200	11.300	300	1,335
Černowitz	26 200	2.900	2.900	200	2,362
Cheynow	37.400	2 500	6.100	300	2,295
Chiesch	26.900	1 700	1.900	70	1.806
Chlnmetz bei Neu-Bidschow	129,300	6 300	14.900	900	6,551
Chlumetz bei Wittingau	26 600	2.400	1 300	70	1.012
Chodau, Unter-	83.200	1.600	2,900	40	2,248
Choltitz	17.600	900	2.100	20	1.631
Chotieborz	51.800	10.800	7.800	1.200	1.793
Chotzen	65,400	1.900	7 600	50	3,921
Chrast	78.600	1 900	13.000	200	3 298
Chrudim	152 300	78.500	11.700	6.600	13.476
Čihana	48.700	4.000	1.800	100	1,028
Čimelitz	14.300	2.800	4.700	400	1.439
Čista	27.200	4.200	2.300	70	1.320
Čižowa	14.900	400	3.100	60	1.010
Daschitz	24,600	1.400	2.000	20	1.418

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen portopflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen portopflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Dalwitz	28.600	1.400	1.200	90	1.115
Dauba	85.900	8.600	700	20	3.396
Deschna	23.200	3.500	1.400	70	1.106
Deutsch-Brod	125.800	32.700	28.600	1.500	6.286
Diwischau	18.100	3.500	2.200	100	1.422
Dobřan	38.600	2.800	2.200	100	1.708
Dobrawitz	23.900	300	1.700	1.300	1.857
Dobřisch	37.000	4.900	10.800	900	4.326
Dobřenice	25.700	1.200	1.900	40	1.550
Dobruschka	59.200	8.000	6.800	400	3.062
Dreihaken	26.600	1.000	900	100	1.041
Dubenetz	18.100	900	800	100	1.400
Duppau	34.400	6.500	3.100	200	2.010
Dux	209.100	11.100	19.400	800	8.332
Dymokur	52.700	3.300	4.500	100	1.882
Ehrenberg	23.100	1.200	1.500	40	1.366
Eger*.	682.800	30.700	41.700	6.000	39.969
Eichwald	51.000	400	800	....	2.031
Eidlitz	23.900	1.900	2.400	800	2.001
Einsiedl bei Petschau	22.100	1.800	2.400	80	1.932
Einsiedl, Nieder-	19.800	1.800	1.600	90	1.370
Eipel	35.100	4.500	3.200	500	3.495
Eisenbrod	121.700	8.900	8.400	800	2.885
Eisenstadtl	32.000	1.300	600	....	1.222
Eisenstein	62.500	3.100	5.200	100	5.043
Elbekosteletz	36.500	2.400	9.400	500	1.816
Elbeteinitz	71.000	7.200	6.800	800	2.006
Elbogen	111.300	12.400	3.300	500	4.159
Eulau	33.700	1.100	2.600	50	1.065
Eule	21.800	1.600	1.300	400	1.006
Falgendorf	35.900	2.300	1.400	20	1.818
Falkenau	199.400	14.000	20.000	4.400	9.721
Fischern	19.000	700	1.700	40	1.350
Fleissen	27.200	4.100	2.000	200	1.019
Flöhau	30.200	2.300	1.400	80	1.207

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porte und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Franzensbad	606.900	5.000	10 100	100	13 326
Frauenberg	61.800	4.100	11.200	2.600	3.501
Freiheit	50.600	4 000	2.400	.....	2 805
Friedland	140.700	16,300	9.000	1.000	8.255
Fünfhunden	16.300	800	2.200	100	1.131
Gabel	119.100	14.700	6,600	800	3.957
Gabel bei Senftenberg	24.600	1.700	2.300	40	1.373
Gablonz*	678.800	17.200	45.200	1.800	38.455
Gastdorf	16.300	4.400	2.100	200	1.024
Geiersberg	48.800	4.500	3.000	20	2.379
Georgenthal, Ober-	46.100	2,400	3.400	90	1.584
Georgswalde	90.900	7.700	5,200	500	3.423
Giesshübel	18.700	1.300	1,500	80	1.152
Görkau	102,000	8,100	7 000	600	5.202
Gossengrün	30,200	2,300	1.300	20	1.398
Gottesgab	22,000	1.000	2 600	300	1.605
Graslitz	198,000	21.000	15.200	500	10,184
Gratzen	52,300	4.700	16.500	500	3.626
Grottau	86.700	8,900	4.900	200	4.547
Grulich	103.000	8 100	10.300	1.000	5.498
Habern	66.400	4.500	7.100	500	1,488
Haid	46 200	4 000	8,200	800	3.458
Haida	225.800	4.600	17.300	500	14.486
Haindorf	35,800	1,900	3,300	60	2.554
Hainspach	34.800	5.800	3.700	900	2.535
Halbstadt	50.900	2.000	400	.....	2.745
Hartmanitz	36,400	6 900	3.500	900	3,005
Haslau	34.600	2 400	1 200	40	2 150
Helnersdorf	22,800	1,600	1.600	90	1.524
Heinrichsgrün	42,700	7.700	5.000	700	1.780
Heřmanmiestetz	67.900	1.700	11.900	300	5,073
Hermanseifen	11.200	1.800	1.200	40	1272
Hirschberg	24.000	2.800	7.300	200	2,220
Hlinsko	68 200	15,300	5 600	400	3 560
Hochstadt	64 500	12.300	3,300	500	1.940

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Hochwessely	46.000	4.500	3,000	200	2.234
Hohenbruck	42.400	4.000	4.800	60	2.813
Hohenelbe	142.900	15,300	14.000	1.100	11.361
Hohenfurth	32.600	6.500	4.600	200	1.916
Hohenmauth	102.100	24.600	10.300	1.700	9.002
Holitz	50.800	8,900	4,200	800	2,793
Holleschowitz-Bubna	113.200	3.200	9.000	100	2.981
Holoubkau	16.600	1.400	1.300	....	1.017
Horaždiowitz	67,300	9,600	6.800	500	5.467
Horosedl	24.600	5.000	4.100	200	1.096
Hořitz	364.100	15.400	7.500	500	6,900
Höritz	26.000	5.000	3.100	200	1.041
Hořowitz	123,900	27.800	8.700	2.400	4 648
Hostau	48.400	7,700	5.200	400	2.662
Hostomitz	24.200	1.400	6.100	90	1,754
Hrochow-Teinitz	45.400	700	3.100	......	1.896
Hronow	29.600	4.100	3.100	100	1.325
Hühnerwasser	23,200	4.300	2,800	200	1.635
Humpoletz	115,300	6.100	9.300	700	5.409
Janowitz an der Angel	14,600	900	1.000	100	1.022
Janowitz, Kohl-	55.700	11.200	800	20	2.978
Jaroměř	83.500	11,700	13.800	1.500	5.379
Jechnitz	34.600	6,100	4,300	600	2.572
Jenikau, Goltsch-	90 000	3.600	6,200	200	3,246
Jeuschowitz	29.100	2,300	2,800	100	1,946
Jinetz	33.500	2.600	3.200	90	1.371
Jistebnitz	21.500	900	1,800	90	1.506
Jičin	396.700	207.000	79.300	5.500	10.386
Joachimsthal	44.500	10.800	19.200	2.500	4.947
Johannesbad	66.100	600	1.100	50	2.164
Josephstadt	111.000	9,000	30.300	2.600	6.986
Josephsthal	58.[illegible]	1,300	2.700	40	3,061
Jungbunzlau	295.300	46.500	30,300	3,900	16.238
Jungferteinitz	17.200	3,300	2.900	40	1,706
Jungwoschitz	40,700	9.100	8,000	400	3.022

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Kaaden*	257.600	18.500	27.100	4.500	13,059
Kalna, Unter-	18.700	1.300	2.100	100	1.103
Kamenitz an der Linde	32.700	11,800	3.300	600	1.866
„ bei Eule	18,500	1.900	3.400	20	2,132
„ Trhov-	43.500	1.800	3.900	90	1.347
Kaplitz	121.900	19.200	6.300	1,200	1.855
Karbitz	63.700	6 700	7.300	500	3,771
Kardaschretschitz	28,600	4,800	2.800	80	1,927
Karlsbad*	2,102.700	15.400	51.800	2.100	74.015
Karolinenthal*	552.200	77.000	33.000	4,100	15.490
Kassejowitz	24 700	1.600	2 300	300	1.451
Katzow	15.200	2.300	1,900	400	1.312
Kaunitz	27.100	3.400	1.700	500	1.102
Kaunowa	9,700	1.100	1.400	40	1.147
Kauřim	42.000	7.800	5.100	800	2.278
Kauth	25.400	1.400	1.100	20	1.922
Kittlitz	21.100	300	400	20	1.879
Kladno	54.900	3.400	9.400	100	7.368
Kladrau	38.400	5,200	2,600	100	1.853
Kladrub	33.500	4.100	5.000	400	1.017
Klattau	296,500	38.100	23.600	2.100	11.772
Klentsch	52.100	1.900	4.800	100	2,582
Klostergrab	23.900	1.000	2.100	100	1.244
Klösterle	33,600	2.100	7.100	300	2.475
Kolin	199,400	31 300	31,800	1,900	16,272
Kolinetz	24.700	5,000	3.100	300	1,311
Koliantschen	12.500	900	2.300	90	1,104
Kolleschowitz	68.200	9,000	6.400	300	2,667
Komorau	14.900	1.100	2.400	1.000	1.106
Komotau*	284.100	32,400	38.700	2 700	20,378
Königgrätz	300.700	174.500	73.000	11.300	14.852
Königinhof	151.100	18.400	14,000	1.700	8,186
Königsaal	91.000	25.400	7.400	1.400	1.904
Königsberg	50.900	3,000	2,200	2.400	4.175
Königstadtl	19.100	6.400	4.900	800	2.687

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen portopflichtige	Briefpostsendungen portofreie	Fahrpostsendungen portopflichtige	Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Königswald	44.300	1.800	3.000	300	2.137
Königswart	55.900	7.200	7 500	1.100	3.116
Kopidlno	51.400	2.200	2.000	100	2.318
Kornhaus	55.900	5.700	4.100	400	1.387
Kosmanos	74 300	5.500	2.400	300	1.153
Kosten	67.600	2.800	2.800	90	2.376
Kralowitz	30.400	14.200	3.200	1.100	1.045
„ Unter-	35.900	9.800	6.800	900	2.462
Kralup bei Prag	22.600	4.900	2.100	400	4.562
Kratenau	13.200	400	800	20	....
Kratzau	76.100	9.600	4.600	500	3.173
Kreibitz-Neudörfel	27.000	4.100	5.000	200	1 029
Kreibitz	54.800	1.900	8.000	200	4.057
Kreibitz-Schönfeld	88.200	700	600	....	4.702
Kreuzberg	19.400	1.700	500	20	1.492
Kriegern	14.300	1.600	3.200	100	1.361
Křinetz	60.800	3.400	3.100	400	1.854
Krouna	20.700	2.300	2.900	40	1.167
Kruh	14.600	2.800	600	.....	1.221
Kuklena	62.600	1.600	3.800	100	1.910
Kukus	9.800	1.600	2.300	100	1.527
Kulm bei Karbitz	33.500	2.200	1.700	200	1.573
Kuttenberg*	204.300	37.100	54.800	8.800	19.321
Kuttenplan	20.100	2.400	1.500	40	1.521
Kuttenthal	34.100	1.800	5.300	100	1.706
Lana	24.900	1.600	1.800	100	1.315
Landskron	99.000	24.800	26.200	1.400	7.412
Langenau	82.300	1.100	2.600	20	2.607
Langenau, Mittel-	35.100	5.000	4.100	900	1.082
Langenbruck	25.300	2.600	1.900	200	1 379
Laun	78.900	4.200	29.200	1.300	6.131
Lautschin	66 000	6.200	6.600	400	4.936
Ledetsch	45.400	14.800	5.200	1.600	3.866
Leitensdorf, Ober-	78.400	4.200	6.300	300	4.657
Leitmeritz	152.600	14 700	35.500	5.700	15.470

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Leitomischl	311.100	69.600	20.200	1.600	10.722
Liban	31.900	6.400	3.800	1.200	2,163
Liboch	32.400	5.400	4.100	300	1.014
Libiejitz	12.200	1.400	2.900	200	1.092
Liebenau	97.800	4,700	10.700	300	4.780
Liebeschitz bei Saaz	48.800	4.000	2.600	40	1,300
Liebeschitz bei Anscha	25.500	700	2.400	200	1,295
Libochowitz	63,600	7,700	8.000	800	4.131
Libschitz	20.200	1.200	1.400	100	1.121
Lichtenstadt	17,400	1.900	1.900	300	1.517
Lieben	36.500	1.300	2.000	100	1.331
Lindenau	25 800	900	2.500	100	1.330
Lischau	9,800	400	2.200	100	1.784
Lissa	59.400	4.200	2.400	200	1.643
Litten	39.300	3,700	4.200	300	1.573
Lobositz	84.200	1,700	10,900	500	5.920
Lochowitz	21,300	300	1.600	100	1.209
Lomnitz bei Budweis	39.100	8,000	2.000	800	1,265
„ „ Jičin	92,200	8.600	6.800	500	3.204
Lubenz	52.200	4 400	14,600	1.000	2,061
Luditz	40 300	11.600	4.600	1,700	3.133
Luže	41.600	2,400	3,100	20	1,490
Maffersdorf	71.400	2.600	6.500	200	4 492
Manetin	72.100	9,600	7.500	1.500	1.402
Maria-Kulm	18,200	1.400	1.500	60	1,231
Mariaschein	88.300	3,700	5.800	90	4,838
Marienbad*	1,292.500	2.000	38.700	1.400	30.995
Markersdorf	45.500	3.300	2.600	80	1.759
Marschendorf	46.500	6.800	4.300	300	2.403
Maschau	28.600	1.500	14.100	900	1.210
Manth	22.000	3.500	3.500	100	1.804
Maxdorf	35.500	1.400	2.400	20	1.628
Meistersdorf	52.600	4.100	3.200	40	2.068
Melnik	276.200	36.200	30.500	2.800	8.980
Merklin	42.800	2,700	1.900	50	2.165

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Michelob	18.300	1.400	5.300	200	1.937
Mies	58.200	17.000	7.500	1.900	4.849
Miletin	30.100	1.500	1.000	20	1.147
Millin	32.300	4.900	2.700	100	1.077
Miltschin	15.600	1.500	800	200	1.021
Miroschau	20.400	2.300	1.500	90	1.332
Mirotitz	30.600	2.000	2.600	300	1.013
Mirowitz	27.500	6.700	2.600	600	1.806
Miskowitz	15.700	700	1.900	100	1.015
Mnischek	37.100	5.400	4.800	300	1.188
Moldauthein	72.300	10.800	8.600	1.100	3.805
Morchenstern	59.600	2.900	5.300	300	3.777
Mscheno	29.300	3.100	2.600	100	2.072
Mühlhausen	59.000	13.500	5.700	1.200	4.603
Münchengrätz	263.100	24.100	23.100	3.300	5.907
Munzifai	15.000	900	2.300	....	1.500
Nachod	36.500	100	800	....	8.201
Nassaberg	42.600	8.500	9.100	500	1.432
Nechanitz	32.100	6.000	4.900	300	2.510
Nepomuk	128.900	11.500	7.700	500	3.039
Neratowitz	17.800	1.200	1.500	200	1.350
Netolitz	35.500	7.500	4.600	300	3.113
Neubidschow	147.700	20.300	37.400	2.500	8.826
Neubistritz	27.800	2.500	7.200	500	4.283
Neudek	49.400	5.300	3.900	500	4.711
Neuern	77.100	3.500	12.000	900	2.169
Neugedein	48.600	14.600	8.600	600	4.489
Neuhaus	334.600	85.900	56.500	12.900	12.319
Neuhof	71.300	1.600	5.800	400	2.101
Neumark	17.500	900	2.000	90	1.427
Neuötting	23.700	3.000	3.100	40	1.411
Neupaka	73.800	6.900	4.800	600	3.497
Neuschloss	15.400	1.400	1.100	90	1.002
Neustadt an der Mettau	85.800	18.300	7.800	1.600	4.214
Neustadtel bei Friedland	39.700	2.800	4.700	90	3.062

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Neustraschitz	19.300	1.900	1.900	100	2.744
Neustupow	31.900	2.000	2.100	....	1.134
Neuwelt	57.600	4.400	4.200	90	2.113
Neweklau	34.100	13.100	3.600	600	1.636
Niedergrund	92.700	11.700	4.200	300	3.940
Niemes	92.400	6.700	5.500	900	6.283
Nimburg	95.900	7.200	9.500	1.100	5.748
Nischburg	21.300	2.500	1.600	....	1.554
Nixdorf	112.100	3.500	10.400	200	7.053
Nürschan	51.800	900	3.900	50	4.188
Opočno	47.000	11.700	5.700	800	3.231
Ossegg	74 400	3.300	2.800	1.100	3.193
Pardubitz*	330.300	36.800	24.300	3.700	20.533
Patzan	42.300	9.100	6.000	600	3.951
Peček	69 200	8.700	6.600	100	4.462
Perntz	29.200	400	1.300	90	2.013
Petersburg	24.200	1.100	3.000	200	1.872
Peterswalde	31.200	2.400	3.800	40	1.993
Petschau	43.700	7.400	10.200	1.100	2.680
Pfraumberg	27.800	6.500	2.900	500	2.009
Pilgram	44.400	24 400	22.400	1.700	3.672
Pilsen*	2,262.200	43.500	93.900	8.600	70.280
Pirkenhammer	18 600	500	1.700	100	1.824
Pisek	282.000	43.000	28.900	9.200	8.728
Plan	67.600	15.200	7.100	1.900	6.136
Plan, Ober-	82.800	13.000	14.000	800	2.128
Planian	21.000	2.500	1.100	60	1.472
Planitz	25.000	5.200	4 500	200	1.075
Plass	24.700	500	4.600	100	1.740
Platten	85.600	5.100	3.300	500	8.228
Platz	18.900	500	1.800	400	1.439
Plzeuetz	33.696	3.528	2.400	90	1.328
Počatek	23.000	7.400	3.300	400	2.186
Poděbrad	152.300	17.200	13.100	2.400	8.032
Podersam	292.800	41.600	18.300	1.100	7.369

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen portopflichtige	Briefpostsendungen portofreie	Fahrpostsendungen portopflichtige	Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Podol bei Swijan	50.300	1.800	2.200	60	1.983
Pulička	71.700	15.100	8.100	1.000	4.016
Pulitz	120.600	29.100	9.900	1.700	3.073
Politz, Ober-	31.500	3.400	4.300	100	2.050
Pollerskirchen	35.300	2.100	3.900	100	1.243
Polna	49.100	17.600	6.100	1.000	4.334
Postelberg	117.300	5.900	9.600	500	5.247
Pottenstein	15.800	1.300	1.600	90	1.113
Prachatitz	98.200	28.400	17.600	1.700	4.913
Prag*	9,700.000	681.100	1,437.000	243.700	843.368
Praussnitz, Ober-	14.700	2.700	2.800	100	1.109
Předměřitz	21.500	700	2.100	20	1.493
Přelouč	70.900	6.600	13.700	700	4.203
Pressnitz	57.300	6.200	5.200	400	3.229
Přestitz	98.400	11.400	12.100	900	4.547
Přibram	130.300	17.400	21.200	1.800	10.534
Přibislau	61.200	7.500	4.100	600	3.441
Prosetsch	18.900	4.100	3.600	300	1.023
Protivin	42.800	3.400	4.000	100	3.143
Pürglitz	50.700	9.100	5.000	800	2.937
Pürstein	14.800	900	3.600	50	1.220
Radim	15.500	700	800	50	1.038
Radnitz	39.600	4.500	4.500	100	2.645
Radonitz	21.300	1.600	1.800	70	1.806
Rakonitz	101.200	33.900	12.200	2.100	6.720
Raspenau	16.900	800	1.600	60	1.601
Raudnitz	145.800	21.200	27.000	1.400	8.477
Reichenau bei Wildenschwert	129.200	23.300	3.000	1.500	7.833
Reichenau bei Gabel	25.100	1.700	17.500	2.800	1.601
Reichenberg*	1,545.200	60.700	144.300	6.100	73.782
Reichstadt	29.100	2.700	2.900	90	1.992
Rentsch	14.000	2.000	3.000	40	1.588
Říčan	37.900	7.500	2.000	600	1.426
Richenburg	16.200	1.600	2.300	40	1.268
Ringelshain	30.600	800	3.300	40	1.011

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Rochlitz, Nieder-	27.600	5.100	2.400	300	2.722
Rochlitz, Ober-	26.800	1,200	2.400	100	1.875
Rohlau, Alt-	24.400	800	1.600	50	1.236
Röhrsdorf bei Gabel	28.000	1.000	1.200	100	1.200
Rokitnitz	42.500	7,100	3.300	900	2.883
Rokitzan	48.700	6.000	11.000	1.700	8.190
Ronow	32.400	3 400	1.800	100	1.390
Ronsperg	42.100	5 800	5.900	300	2.140
Rosenberg	15.300	1 300	1.600	100	1,281
Rossbach	32.700	1 900	2.400	100	2.434
Rostok	40.000	2.500	2.900	70	1.510
Rothkosteletz	37.300	3.200	4.000	300	3.367
Rothřečitz	16.900	1.200	1,500	50	1,125
Rotschow, Ober-	17.000	3.000	2.500	20	1.676
Rovensko	22,600	400	1.400	90	1,091
Roždialowitz	27.900	1 400	1,800	50	1.828
Rožmital	39.400	3,300	3,200	20	1.643
Rudig	12,900	800	2.500	20	1.250
Rumburg*	483.600	29.600	74.100	5.000	15.243
Saaz*	371.500	40 800	29.900	1,800	29.780
Sadska	42,200	1.700	1.900	200	2.091
St. Georgenthal	41.500	2 800	900	20	2.068
Sangerberg, Gross-	59,300	1.300	5.300	100	2,110
Schandau bei Böhm.-Leipa	18.800	1.600	2.800	100	1.329
Schatzlar	44.900	7.400	2.900	500	1.975
Schenkenhahn	19.800	1.200	2.300	100	1,407
Schlackenwerth	40.800	2.500	3.900	300	3.206
Schlaggenwald	47.700	3.800	4.900	100	3.994
Schlan	177.000	29.800	15.600	2.800	9.658
Schluckenau	234.000	15.800	20.100	1.400	8.097
Schmiedeberg	14.600	700	2.000	40	1.338
Schönau bei Schönlinde	50.600	800	6.100	80	4.152
Schönau bei Teplitz	160.800	5.000	5.500	200	2.259
Schönbach	106,700	5.600	4.500	20	2.768
Schönfeld	30.800	1.900	2.900	....	1,592

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Schönlinde	137.900	3.500	13.900	100	11.112
Schönpriesen	25.200	4.100	3.600	400	2.300
Schüttenhofen	62.700	16 400	6.000	1.200	8.797
Schwadowitz	24.600	1.000	2.000	100	1.446
Schwarzkosteletz	48.700	13 700	1.700	....	2.989
Schweinitz	30.000	5.600	3.200	700	2.099
Schwihan	21.[illegible]00	2.100	3.000	100	1.070
Sebastiansberg	43.700	6.100	3.100	500	2 372
Sedletz	60.700	16.100	5.900	1 000	2.297
Seestadtl	25.100	2.400	1.900	......	1.450
Sekržan, Ober-	26 500	2.100	800	......	1.207
Seltschan	59.200	21.300	6.200	1.300	5.038
Semil	88 200	15.800	11.600	1.400	3.726
Senftenberg	134.100	29.600	6.700	600	5.312
Serowitz	29.800	4.900	5.000	1000	1.060
Sezemitz	28.100	800	2.800	100	1.500
Skutsch	30.700	1.600	4 300	200	2 900
Slatinan	25.600	1.000	4.200	....	2 035
Smichow*	370.000	47.000	25.300	3.800	18.675
Smidar	27.000	1.500	2.900	40	1.616
Smiřitz	61.500	7.600	8 200	100	3.665
Sobieslau	123.400	12.900	22.300	1.200	5.837
Sobotka	51.700	2 300	4.800	400	1.620
Sollmus	19.500	4.300	3.500	200	1.065
Solnitz	33.000	2.500	4.400	90	3.143
Sonnenberg	20.100	1.400	2.600	50	1.490
Staab	41.900	9.300	4.400	1.000	3.285
Stiahlau	19.500	1.900	1.100	40	1.834
Stankau	57.100	3.700	4.500	20	1.825
Starkenbach	97.700	14.600	11.300	900	7.020
Steinschönau	89.600	2.400	8.400	70	9.305
Stecken	18.700	1.100	1.600	90	1.491
Stekna	16.300	5.200	2.300	100	1.218
Strakonitz	87.900	50.300	20.500	3.400	9.020
Stralhoschtitz	16.300	1.300	1.100	70	1.018

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Strašic	17.800	2.100	1.300	30	1.177
Strebnitz, Gross-	27.100	4.800	1.300	70	1.188
Sudoměřic	25.500	2.700	2.800	100	1.202
Swietla	63.800	3.100	9.400	200	3.081
Swoleňowes	44.500	7.200	3.600	100	1.231
Swratka	17.800	2.200	1.800	40	1.191
Tabor	200.400	71.300	18.400	6.100	10.481
Tachau	193.500	24.700	16.300	1.700	7.160
Tannwald	163.700	14.600	14.300	500	7.913
Taus	102.100	19,500	9.800	1.300	6.108
Tepl	108.500	19.500	6.400	1.500	3.523
Teplitz*	2,514.100	90.200	103.600	3.900	78.446
Tereschau	25,200	3.100	3.800	90	1.443
Theresienstadt	240.900	37.900	35,000	1.700	8,296
Tetschen*	453 700	40,600	35.500	2.000	22.860
Thousing	39.500	3,000	4.300	......	2.426
Tinischt	21,700	1.300	2.200	50	1,650
Trautenau*	310.900	31,500	42,800	2.200	21.596
Trebnitz	26.600	2.600	8 300	200	2.465
Trnowan	22,500	1.300	2.200	100	1.243
Türmitz	30.300	700	3.600	100	1,750
Turnau	294.600	25.000	39.500	2.000	10.155
Tuschkau	23 800	5.200	2.900	500	3,041
Tyssa	39.100	300	3.900	40	2.712
Unhoscht	32,100	1.000	4.200	700	2.494
Unterhaid	33,200	2,500	2.600	100	1,266
Wallern	12.600	2,700	2.300	200	1.500
Wällischbirken	20.700	1.400	900	....	1,252
Waltsch	19.000	1.600	2.200	70	1.314
Wamberg	68 400	2.900	5.000	200	2,972
Warnsdorf	249.000	10.800	32.200	1.500	23.126
Wartenberg	26.100	1.200	4.600	100	1.383
Wegstädtl	63,000	5.500	11.800	1.000	2.886
Weinberge, Obere-	158.900	900	10.000	200	4.371
Weipert	190,100	6.200	10.300	400	5.676

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Weissensulz	25.200	4.500	3.200	200	1.218
Weisswasser	74.800	3.900	4.800	400	2.392
Weitentrebetitsch	31.000	1.300	3.500	200	1.833
Weiss-Polican	19.400	3.500	2.300	100	1.078
Weckelsdorf, Ober-	81.600	7.100	3.200	100	2.689
Welim	21.500	800	3.400	90	1.636
Weltrus	59.500	1.100	3.600	200	1.501
Welwarn	51.900	8.800	5.600	1.000	2.535
Wernstadt	34.700	3.300	2.800	......	1.765
Weseritz	28.500	4.700	2.700	20	2.065
Wessely, Hoch-	48.900	4.500	2.400	600	2.479
Wiesenthal	89.300	12.700	10.200	1.800	7.342
Wildenschwert	148.600	15.600	7.000	700	3.896
Wichstadtl	17.700	2.800	1.300	40	1.130
Wildstein	46.100	7.900	10.100	700	2.845
Winterberg	77.900	9.400	14.900	800	5.266
Wischehrad	187.800	5.700	6.300	200	5.016
Wisotschan	29.600	1.100	1.300	40	1.256
Wittingau	81.500	11.800	14.300	1.800	5.988
Wlaschim	123.700	18.800	1.800	800	3.688
Wodnian	61.900	7.900	5.700	600	3.613
Wolfersdorf	17.300	100	1.700	40	1.523
Wolin	35.400	10.600	13.100	1.000	4.324
Wölmsdorf	34.300	700	4.500	60	1.916
Worlik	60.100	19.000	7.600	400	2.321
Wostromeř	20.700	5.000	4.500	300	1.116
Wottitz	104.800	12.700	12.600	1.000	3.780
Wrschowitz	31.700	2.400	2.300	....	3.419
Wtelno	33.700	3.200	1.100	100	1.063
Zabor	17.000	300	500	90	1.040
Zakolan	20.200	1.000	900	100	1.076
Zamrsk	21.300	1.900	4.300	500	1.107
Zasmuk	32.800	700	5.300	300	1.680
Zbirow	42.400	1.200	5.300	1.100	2.235
Zbraslawitz	28.900	3.100	4.300	300	1.253

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	portopflichtige	portofreie	portopflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Zdiretz	19.800	4.300	3.200	200	1.513
Zditz	21.000	1.300	2.700	40	1.527
Žebrak	22.900	3.300	3.900	300	2.070
Zedlitz, Alt-	18.500	1.900	3.700	80	1.499
Žehun	23.000	1.300	1.600	40	1.276
Zeidler	31.200	800	4.800	100	1.615
Zerhowitz	24.100	2.000	2.000	700	1.580
Zerekwe, Ober-	78.700	2.500	1.400	60	1.402
Žiželitz	16.700	200	1.500	....	1.174
Žižkow	112.500	1.200	9.300	700	3.052
Žleb	19.400	1.000	1.600	....	1.771
Zlonitz	99.000	4.100	5.800	200	2.917
Zwickau	115.600	8.700	23.400	1.000	7.004
Mähren.					
Adamsthal	16.300	700	6.300	200	1.154
Altstadt	20.900	900	1.800	400	1.920
Aujezd	7.200	800	1.400	200	1.144
Auspitz	40.300	7.400	9.000	1.400	4.286
Aussee	20.100	3.100	4.000	400	2.064
Austerlitz	42.200	3.700	13.200	1.500	3.830
Baern	26.200	1.400	3.600	400	3.214
Battelau	14.900	800	2.000	300	2.486
Bautsch	21.700	1.700	3.500	300	2.038
Bedihoscht	7.600	700	1.600	200	1.240
Bisenz	56.500	5.000	9.900	800	6.074
Bistřitz am Hostein	18.900	1.200	2.800	500	2.892
Bistřitz bei Saar	17.500	1.200	2.300	200	2.758
Bittesch, Gross-	17.000	700	1.900	700	1.874
Blansko	24.200	1.700	2.300	200	3.240
Bobrau, Ober-	11.000	500	1.700	300	1.292
Bodenstadt	20.000	800	4.300	300	1.588
Bojkowitz	18.100	1.500	3.400	400	1.676
Boskowitz	54.400	1.000	7.500	700	6.440

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen portopflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen portopflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Branowitz	7.300	600	1.600	400	1.466
Braunsberg	9.400	400	1.500	300	1.224
Brünn*	8,658.300	1,844.300	594.300	70.500	302.418
Brüsau	24.900	3.100	3.000	500	3.174
Brumow	22.700	1.900	4.300	400	2.180
Buchlowitz	14.800	1.800	1.900	300	1.642
Budigsdorf	11.200	500	1.300	200	1.152
Butschowitz	21.300	1.100	8.700	400	3.986
Czernahora	10.300	300	900	80	1.116
Chropin	14.400	800	1.600	100	1.634
Datschitz	21.100	1.600	2.000	800	3.274
Domstadl	12.200	500	1.400	300	1.284
Drahanowitz	11.400	500	1.200	200	1.178
Dürnholz	16.100	800	2.800	300	1.862
Eibenschitz	56.300	4.900	7.200	1.000	4.652
Eichhorn-Bittischka	11.200	500	1.300	200	1.260
Eisenberg	12.300	500	2.300	200	1.338
Eisgrub	16.400	1.000	3.000	300	1.874
Eywanowitz	12.900	600	2.700	200	1.556
Eulenberg	10.900	400	1.100	300	1.136
Frain	16.200	700	1.300	300	1.992
Frankstadt	24.900	500	3.800	200	4.288
Fratting	14.100	600	2.900	200	1.752
Freiberg	26.200	1.100	2.900	500	4.034
Freistadl	10.300	400	1.100	300	1.148
Friedland bei Kriegsdorf	14.500	400	1.100	300	1.176
Friedland bei Mistek	30.200	1.200	3.200	400	3.742
Fulnek	49.200	3.100	7.800	500	4.164
Gaya	86.600	8.400	15.400	800	8.594
Gewitsch	15.300	900	1.200	300	3.276
Göding	71.300	16.400	12.900	3.500	9.872
Goldenstein	11.200	600	1.400	400	1.466
Grumberg	11.400	400	1.300	200	1.298
Grussbach	14.500	1.100	1.600	300	2.012
Hannsdorf	25.500	1.500	4.000	500	3.136

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Hof	15.000	1.400	2.100	200	2.116
Hohenstadt*	35.900	1.900	4.500	1.000	4.652
Holleschau	39.200	2.300	4.100	600	7.210
Hombok	12.200	500	1.700	100	1.596
Hrottowitz	11.400	600	1.300	200	1.870
Hullein	15.300	1.600	2.300	200	1.994
Jamnitz	16.100	1.200	1.400	300	2.666
Jaroměřitz	12.200	600	2.100	100	2.114
Iglau*	730.200	20.600	202.400	5.800	43.268
Ingrowitz	13.800	1.000	1.300	300	1.974
Joslowitz	16.800	1.200	1.800	400	2.564
Kanitz	16.000	1.100	2.700	400	2.686
Karlowitz, Gross-	30.400	1.200	3.000	400	4.254
Keltsch	11.700	1.000	900	100	1.328
Klobauk bei Auspitz	16.100	900	2.300	500	1.560
Klobauk bei Brumow	17.900	800	2.500	600	1.976
Königsfeld	13.100	1.200	1.900	400	1.894
Kojetein	29.100	2.100	5.700	800	4.248
Konitz	14.300	1.000	1.900	300	1.610
Koritschan	22.900	1.700	3.500	800	2.280
Kostel	16.300	1.000	2.300	500	2.564
Kremsier*	117.000	8.600	26.800	1.900	18.978
Křižanau	11.400	500	1.100	200	1.306
Kromau	28.500	4.300	3.400	1.100	3.750
Kunstadt	12.400	900	1.400	200	1.382
Kwassitz	15.000	800	2.200	200	2.464
Langendorf, Unter-	12.200	500	1.500	200	1.412
Leipnik	78.900	9.700	19.900	2.100	7.868
Lettowitz	27.200	1.400	4.600	700	2.516
Liebau, Deutsch-	16.400	900	2.900	300	1.592
Liebau	16.400	500	2.700	200	1.584
Lissitz	12.300	700	1.400	200	1.558
Littau	62.800	4.500	13.400	1.100	5.732
Lösch	11.700	600	1.600	200	1.204
Loschitz	25.400	1.200	4.700	700	2.916

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Lubatschowitz	26 300	1,200	4.000	900	2.244
Lundenburg*	137.900	2,200	19.700	1,100	15.830
Malenowitz	11 800	600	1.500	300	1.226
Mährisch-Budwitz	17 200	3.800	4.400	400	3.860
Mährisch-Neustadt	32.000	3,000	3.300	900	6.720
Mährisch-Rothwasser	51.400	2,100	8,800	1.200	5.376
Mährisch-Schönberg	182 300	8.500	20 100	1.100	18.180
Mährisch-Trübau	80 900	9.200	14.200	2.700	9.484
Meseritsch, Gross-	86,300	10.400	22.800	2.000	7.694
Meseritsch, Wallachisch-	70.500	7.700	20,400	1.900	7,480
Misslitz	27.600	2.400	4.100	400	3.744
Mistek	102 500	3.200	15.100	1.200	7.700
Mödritz	10.300	400	1.000	100	1.142
Müglitz	53.900	1.900	7.000	800	6.096
Nakl	12.200	600	1.500	100	1.650
Namiescht	12.600	600	1.600	200	1.368
Namiest	35.100	900	3.000	200	3.152
Napagedl	40.400	3.200	7.900	1.000	3.660
Nesselsdorf	12.300	400	1.400	100	1.544
Neustadtl	25.500	1.900	2.800	800	3.686
Neutitschein*	130,900	18.600	34.800	2.200	17.932
Nezamyslitz	14.900	800	2.900	200	2.248
Nikolsburg	77.400	17,800	21.600	3.000	11.216
Oels	19.900	1,000	1.900	200	1.910
Olmütz*	2,936.400	114.800	220.600	18.600	118.314
Oslowan	10.200	300	2.200	100	1.380
Ostrau	136.300	8,100	25.400	2.600	23.118
Pawlowitz bei Auspitz	14.900	1.600	2.800	400	1.544
Petersdorf	10.700	900	1.800	200	1.392
Pirnitz	10.100	800	1.700	200	1.248
Plumenau	12.400	800	1.500	200	1.464
Pobl	10.400	700	1.900	100	2.478
Pohrlitz	2.7900	1,400	3.900	300	4.004
Prerau	110.100	3.100	12.200	1.600	10.860
Prödlitz	10,200	700	1.500	100	1.150

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Prossnitz	220,200	11.100	29.500	2.200	23.256
Raitz	11,300	1.000	1.800	400	1.442
Raussnitz, Neu-	12.100	1.000	1.700	600	2.318
Römerstadt	60.700	3,100	10.800	900	6.608
Rožnau	38,500	1,800	4,600	700	4.080
Saar	40.200	3.200	6.300	1.100	3.864
Schaffa	13.700	500	1.900	100	2.698
Schattau	14.000	700	1.500	200	1.620
Schelletau	10.700	400	1,200	200	1.286
Schildberg	11.200	500	1.300	200	1,490
Seelowitz	25.700	1.400	2.400	300	5.634
Skalitz-Goldenbrunn	13,500	700	1.400	100	1,648
Sokolnitz	12.900	600	1.200	200	1.356
Stephanau, Unter-	11.200	800	1,200	100	1,264
Steinitz	14.800	1.000	1,800	200	1,812
Sternberg	109,900	7,300	20,300	1,700	17.850
Strassnitz	35,000	2.000	6,800	700	4.286
Teltsch	57,400	3,600	8,800	900	6,088
Tischnowitz	16.900	900	1.900	400	2.244
Tobitschau	11.300	300	1.000	200	1,228
Trebitsch	68.900	7,200	4,000	1.000	10.568
Triesch	16,300	1.100	1.700	400	2,472
Tscheitsch	13.700	700	1.800	300	1,578
Turas	14,500	800	1,400	300	1,780
Urtschitz	12.300	600	1.300	100	1.132
Ullersdorf, Gross-	11.100	300	1.000	100	1.440
Ungarisch-Brod	52.400	9,200	10.900	800	6.016
Ungarisch-Hradisch*	258,300	24,700	25.100	4,000	15.360
Ungarisch-Ostra	40.900	1,300	3.700	600	4.022
Weisskirchen	92,800	8 400	15.400	1.400	14.892
Wessely	21.400	1,300	3.300	300	2.816
Wiesenberg	13.200	700	1.300	200	1.800
Wischau	87,000	4.900	12.900	1.500	9.248
Wissowitz	18,800	1.200	1.900	600	3.256
Witkowitz	17.000	100	3,100	100	2.864

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Wsetin	41.100	1.400	5.100	400	5.016
Zastawka bei Rossitz	20,600	1.100	2.000	400	4.180
Zauchtl	19.500	1,000	1.700	300	2,936
Zdaunek	16.300	1.100	1.600	200	2.654
Zlabings	22.000	1.400	2.100	400	3,172
Zlin	11.500	600	1,200	100	2.086
Znaim*	520.900	21.400	63.600	5.000	36.958
Zöptau	23.400	1,000	2.700	200	4,162
Zwittau	90.300	8.900	2.000	1.200	14 894
Schlesien.					
Barzdorf	16.400	600	3.200	300	1.788
Bennisch	22.500	900	6.600	200	3.698
Bielitz*	330.200	18.100	37.400	3.600	37,414
Dzieditz	13.200	600	2.000	300	1.296
Engelsberg	22.800	1.300	3.400	400	2,108
Freiheitsau	12.100	500	1.700	200	1.144
Freistadt	29,500	1.900	5.200	500	3.940
Freiwaldau	120,700	10.000	24.300	1,500	11.352
Freudenthal	88.400	11.200	18,500	1.700	12 964
Friedek	90.500	9.900	16.400	1.200	9.908
Friedeberg	14,800	1.000	2.700	300	1,958
Gräfenberg	12.300	800	1.700	200	1.464
Grätz	11,100	500	1,400	200	1,342
Hennersdorf	17,700	1.200	2,700	300	2.008
Hillersdorf, Nieder-	13.000	1.400	2,000	200	1,396
Hotzenplotz	48,900	3.700	13.500	1.600	5,280
Hrusebau	18.300	1.000	2,900	400	2.232
Jabinnkau	18,300	1.000	3.400	300	2.216
Jägerndorf*	146,800	18.500	26.200	1.100	18.674
Janernig	25.900	2,300	6.600	600	4.836
Johannesthal	10.100	300	1.100	100	1,176
Karwin	22.500	1.900	3,900	500	3.720
Königsberg	18.700	1.400	2,500	300	2,016

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Kunzendorf	13.200	1.400	1.900	200	1.320
Lichtenwerden	12.900	1.000	2.100	200	1.968
Lindewiese, Nieder-	16.700	600	2.400	300	1.824
Mohrau, Klein-	18.400	700	2.500	400	2.268
Niklasdorf	12.200	1.000	1.900	200	1.844
Oderberg*	32.500	1.900	5.100	700	4.586
Odrau	36.900	2.700	7.300	900	5.498
Olbersdorf	16.800	400	1.700	300	2.920
Orlau	18.700	500	1.700	400	3.068
Petrowitz bei Freistadt	12.200	700	1.700	300	1.456
Pruchna	10.200	300	1.000	100	1.188
Röwersdorf	12.900	500	1.500	200	1.536
Schönbrunn	16.500	800	2.000	400	2.008
Skotschau	28.000	2.800	3.100	500	3.612
Spachendorf	11.500	400	1.200	300	1.320
Standing	16.900	1.200	2.400	400	2.840
Teschen*	246.800	26.800	36.600	1.900	39.470
Troppau*	670.700	92.300	84.500	17.100	82.744
Ustron	26.300	1.200	4.500	300	2.292
Wagstadt	44.200	1.700	5.900	400	3.648
Weidenau	32.400	2.000	3.700	400	3.024
Wigstadtl	30.600	1.300	3.200	300	2.712
Würbenthal	44.100	4.000	4.700	1.100	4.856
Zuckmantl	59.000	5.400	9.400	900	4.620
Galizien.					
Andrychau	31.400	8.900	2.900	100	2.847
Baranów	12.100	1.500	600	100	1.180
Belz	33.200	11.400	5.900	90	2.866
Biała*	221.200	21.200	7.800	800	21.395
Białykamien	8.600	2.700	1.200	90	1.138
Biecz	19.900	3.900	1.600	80	1.513
Bircza	42.200	24.300	2.000	1.500	1.407

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen portopflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen portopflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Bobowa	8.700	1.500	600	60	1,094
Bóbrka	28.000	7.500	3.000	1.100	1,481
Bochnia*	220.500	42.800	56.000	700	9.547
Bohorodczany	28.100	10.400	2.300	400	1,552
Bolechów	66.700	37.200	7.300	1.600	3.393
Bołszowce	16.600	1.400	4.200	60	1.590
Borszczów	32.000	3.600	3.900	1.000	1,702
Borysław	12.700	1.500	1.800	200	2.884
Brody*	492.800	87.300	89.300	13.800	44.350
Brzesko	61.200	19.100	3.400	900	1.785
Brzeżan*	252.100	135.000	26.000	2.000	10.959
Brzozów	25.300	14.400	3.700	300	2.412
Buczacz	100.100	18 900	18.500	2.000	6.389
Budzanów	21.700	4.300	3.300	90	1.848
Bukaczowce	21.700	3.300	2.000	100	1.621
Bursztyn	10.000	3.600	3.400	400	2.143
Busk	23.500	7.200	3.000	200	1.776
Chodorów	33.700	13.200	4.400	300	1.324
Chorostków	15.100	2.300	2.300	500	2.061
Chrzanów	27.300	6.800	5.700	300	2.499
Cieszanów	32.200	7.200	3.600	600	2,198
Ciężkowice	22.000	4.200	2.900	800	6.001
Czortków	124.700	59.900	12.000	3.400	3.977
Dąbrowa	26.800	10.100	2.400	400	2,447
Dawidkowce	22.900	4.100	3.300	300	1,034
Delatyn	32.500	9.400	2.600	700	1.512
Dembica	36.400	9.100	17.400	800	4.668
Dobromil	72.200	9.200	3.800	1.700	1.742
Dolina	42.400	19.000	7.900	1.100	3.061
Drohobycz*	157.300	32.300	26.000	3.100	14,873
Dubiecko	22.300	3.200	1.200	200	1.422
Dukla	49.000	4.900	10.700	600	2.569
Dynów	25.000	2.500	2.700	100	2.23[illegible]
Dzików	48.700	14.400	9.400	2.300	3.360
Frysztak	14.300	4.400	3.700	90	1.315

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahmen
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Gliniany	15.100	10.100	3.600	80	1.366
Głogów	55.200	24.100	2.800	400	1.423
Gorlice	58.300	8.600	13.600	1.400	5.085
Gródek bei Lemberg	120.700	36.700	15.600	5.500	2.856
Grybów	76.400	7.400	3.200	800	2.037
Grzymałów	41.500	9.000	4.100	300	1.496
Gwózdziec	14.900	10.900	2.700	200	1.496
Halicz	31.000	5.400	3.700	200	1.950
Horodenka	40.400	9.100	5.000	1.200	4.122
Hussaków	25.200	4.600	1.600	60	1.099
Hussiatyn	162.200	27.600	9.200	800	7.073
Jagielnica	16.300	5.500	2.600	200	1.220
Janów bei Trembowla	8.400	1.200	1.600	90	1.042
Jarosłau*	616.600	16.300	13.400	2.500	17.490
Jasienica	48.900	3.100	2.400	20	1.559
Jasło	78.100	23.600	7.800	1.500	3.735
Jaworów	50.600	17.600	7.700	700	3.536
Jaworzno	13.500	1.900	700	90	1.187
Jazłowiec	17.900	8.100	3.200	250	2.172
Jezierna	40.800	3.800	4.100	300	1.236
Jezierzany	28.700	2.600	3.200	400	1.680
Jordanów	16.000	5.500	3.700	500	1.080
Kalwarya	16.600	6.600	1.500	200	1.268
Kałusz	153.100	38.600	11.100	800	3.907
Kamionka strumiłowa	29.000	19.400	5.800	1.000	2.346
Kańczuga	59.200	11.400	5.100	300	1.559
Kasperowce	3.900	1.300	1.000	70	1.038
Kenty	41.000	10.000	3.200	400	2.546
Kolbuszów	77.900	24.300	3.200	800	2.371
Kołaczyce	26.500	7.200	1.600	1.100	1.378
Kołomea*	165.600	18.100	23.500	2.900	26.393
Komarno	15.300	4.300	2.500	300	2.002
Kopeczyńce	13.100	1.900	3.600	300	3.516
Korolówka	32.600	3.700	1.600	90	1.498
Kossów	26.200	11.200	3.800	900	1.402

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahmen
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	portopflichtige	portofreie	portopflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Kozowa	9.600	3.000	1.000	200	1.334
Krakau*	1,341.500	208.100	113,000	32,100	128.548
Krakowiec	34.700	12.100	1.600	200	1.402
Krasiczyn	10.200	1.100	1.200	300	1.097
Krasne	16.200	2.800	1.700	600	1.154
Krosno	25.700	13.300	4.100	1.100	3.946
Krukienice	27.400	2.300	2 400	100	1.073
Krynica	68.400	8.000	900	100	3.246
Krystynopol	69.300	13.400	6.600	400	1.610
Krzeszowice	51.400	9.700	2 800	300	2 950
Kutty	32.500	9.800	3 700	1.000	2.064
Łańcut	93.900	35.700	13,600	2,800	4.232
Lemberg*	2,321.000	381.000	167.100	66.400	211.277
Leżajsk	69.100	17.100	2,600	1.600	1.959
Limanowa	32 000	17 400	2.000	500	1.666
Lisko	47.300	17,200	4.200	1,400	1.960
Łopatyn	8.800	7.800	1,200	50	1.117
Lubaczów	19,200	5.400	2.300	300	1.412
Lutowiska	30.500	9.500	3,500	90	1.649
Majdan bei Kolbuszów	9.200	1.100	1,000	40	1.131
Mielec	62,700	15,800	6.100	400	3.566
Mielnica	19.600	3.300	3,500	100	2.356
Mikołajów	19.300	6,800	2,900	2.900	1.957
Mikulińce	26 200	14,600	4,700	300	2.473
Milatyn nowy	10,000	9,200	3.000	50	1.853
Monasterzyska	37,300	7.300	6 500	500	3,341
Mościska	82.100	23.700	6.700	600	3.132
Mosty wielkie	5.200	1.000	9.700	200	1.421
Myślenice	15.100	10,600	2.300	800	1.277
Nadworna	29.300	1,400	4.300	300	2.784
Neumarkt	44,800	10.900	6.400	500	2.838
Niepołomice	29.700	12.900	2.400	200	1.731
Nisko	17,200	15,500	2.000	500	1.903
Obertyn	28,000	4.200	3.900	200	1.245
Olejów	11.700	1.900	2.700	50	1.042

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Oleszyce	19.200	1.900	2.100	70	1.474
Oswięcim	108.700	19.800	12.200	900	5.753
Ottynia	20.600	2.000	2.200	60	1.943
Pilzno	24.400	13.600	800	800	1.574
Podgórze	50.500	17.000	5.300	90	5.656
Podhayce	28.500	9.400	3.100	200	4.131
Podkamień bei Brody	12.000	2.100	1.000	80	1.393
Podwołóczyska*	71.500	3.800	6.800	500	22.792
Potok złoty	18.200	1.800	1.600	90	1.371
Przemyśl*	453.700	70.300	27.100	6.400	34.388
Przemyślany	36.200	14.100	4.400	900	2.289
Przeworsk	29.200	13.500	3.800	200	2.563
Radomysl bei Dembica	12.900	1.600	4.800	600	1.749
Radymno	28.300	6.500	1.800	300	2.154
Radziechów	16.500	10.200	4.900	1.800	2.951
Rawaruska	32.200	10.900	10.100	900	2.336
Rayeza	14.300	1.500	1.400	90	1.028
Robatyn	66.600	28.200	9.800	2.200	3.124
Ropczyce	43.200	23.200	3.300	300	1.675
Rozdół	23.800	200	2.600	100	1.349
Rożniatów	21.100	4.200	2.500	100	1.291
Rozwadów	28.400	4.000	5.800	1.500	2.290
Rudki	23.100	8.600	3.000	600	2.161
Rudnik	8.600	1.700	1.800	70	1.362
Rymanów	17.500	8.900	2.800	200	1.943
Rzeszów*	172.900	98.200	18.100	3.600	22.318
Sądowa-Wysznia	34.600	6.600	3.900	500	1.844
Sambor*	84.200	50.500	15.400	2.900	11.406
Sandec, Alt-	31.500	8.300	2.500	300	1.977
Sandec, Neu-*	164.700	56.900	17.700	2.800	13.767
Sanok	130.400	52.100	14.400	3.900	3.703
Sassów	22.500	1.100	2.500	70	1.663
Saybusch	70.300	11.500	8.300	700	5.487
Sędziszów	19.700	1.900	2.200	100	2.934
Sieniawa	38.500	7.600	3.100	100	2.087

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte				Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Briefpostsendungen		Fahrpostsendungen		
	porto-pflichtige	portofreie	porto-pflichtige	portofreie	
	Stück				Gulden
Skała	36.300	9.800	4.500	300	4.646
Skałat	45.600	14.700	4.300	800	2.833
Skole	20.500	6.900	1.600	200	2.095
Śniatyn	37.800	14.600	6.900	700	4.416
Sokal	34.500	7.600	6.800	400	5.047
Sokolów bei Rzeszów	32.900	10.700	2.100	600	1.677
Sołotwina	23.000	2.900	1.400	90	1.431
Stanislau*	452.800	94.200	56.000	8.200	40.900
Staremiasto	15.300	9.400	3.000	700	1.582
Strusów	12.000	1.300	1.600	700	1.290
Stryj	99.300	19.900	15.600	2.700	7.092
Strzeliska nowa	17.200	4.300	2.000	90	1.264
Strzyżów	15.500	6.300	1.400	400	1.738
Sucha	16.500	3.700	1.500	100	1.664
Szczakowa*	68.400	1.800	5.400	200	2.967
Szczerzec	60.300	15.900	2.700	900	1,125
Szczucin	11.800	900	1.500	200	1.213
Szczurowa	18.400	2,500	900	90	1.023
Tarnopol*	390.700	96.400	32.400	5.100	22.704
Tarnów*	519.100	99.900	44.700	5.500	44.743
Tłumacz	16.300	20.700	1.500	500	3.164
Tłuste	9.200	2.800	5.600	200	2.496
Toporów	16.700	1.900	2.500	40	1.198
Trembowla	13.600	4.600	2.800	300	1.859
Trzebinia	33.200	2.600	500	70	1.002
Turka	47.900	23.600	5.200	700	2.140
Tyczyn	17.300	10.400	1.800	100	1,227
Tyśmienica	43.200	1.600	2.500	300	2.735
Uhnów	15.800	3.700	2.700	200	1,624
Ulanów	13.200	4.300	2,500	100	2.205
Ułaszkowce	15.100	300	2.800	90	1,449
Uścieczko	8.800	5.400	1.600	90	1.149
Ustrzyki dolne	19.000	7.100	2.800	90	2.120
Wadowice	81.800	32.200	12.400	2.300	4.691
Weidzirz	40.000	5.700	1.300	90	1.742

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen portopflichtige	Beförderte Briefpostsendungen portofreie	Beförderte Fahrpostsendungen portopflichtige	Beförderte Fahrpostsendungen portofreie	Gesammt-Porto und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Wieliczka	61.000	16.700	5.200	1.000	4.218
Wiśnicz	28.900	6.200	6.400	600	1.809
Woynicz	16.300	9 200	2.700	500	1.732
Wojniłow	12.500	3.400	2.000	300	1.431
Zabłotów	40.600	5.200	1.700	600	1.505
Zagóra	10,700	1,400	700	90	1.235
Zakliczyn	35.400	4.700	5.700	700	1.349
Zaleszczyki	160.300	34.300	25,700	4.900	4.054
Załosce	25.300	5.400	1,900	200	2.248
Zator	15.000	3.700	1.800	200	1,262
Zbaraż	26.200	19.200	4,500	600	3,497
Zborów	16,700	7.200	4,100	400	1.548
Złoczow*	133.600	73.700	11.300	4.600	8.554
Żmigród	30.700	1,500	4.100	70	2,403
Żółkiew	72.800	17.500	2.600	1,500	3.247
Żołynia	19.300	2.000	1.200	50	1.661
Żurawno	20,500	1,000	7,600	200	2 661
Żydaczów	75,100	13.200	1,300	1.900	1.577
Bukowina.					
Czernowitz*	689.600	113,800	47,100	9,000	71,925
Gurahumora	47.200	12,100	3.600	500	2.509
Itzkany*	161.100	7.800	38,600	100	11.694
Kimpolung	50,100	17,300	2,900	1.300	2,513
Kotzman	22,600	15 500	3,200	1,000	1.296
Nowoselitza	16,000	1,500	3,500	200	1,451
Radautz*	123.800	8.400	9,000	800	7,091
Sadagóra	63,300	8,800	5.400	800	2.772
Sereth*	78.700	12,600	4,300	900	4.926
Storożynetz	22.700	6.800	2.800	200	2.059
Suczawa*	117.800	15,400	6.900	1.400	8 884
Synoutz, Unter-	21.000	3,000	2.800	200	1.844
Waszkoucz	20.100	2,800	1.300	40	1.228

Länder und Standorte der Postanstalten	Beförderte Briefpostsendungen portopflichtige	portofreie	Fahrpostsendungen portopflichtige	portofreie	Gesammt-Porto- und Franco-Einnahme
	Stück				Gulden
Watra Dorna	25.700	3.000	3.300	400	2,182
Wikow, Unter-	14.500	2.400	2.600	800	1.440
Wiśnicz	63.300	19.600	7.600	800	3.951
Dalmatien.					
Budua	12.100	1,500	7.900	1,100	1.591
Castelnuovo	24.600	2.900	10.500	1 800	3.278
Cattaro*	156 000	15.500	15.700	4.100	10.060
Cittávecchia	9,600	1.100	5.900	1,000	1.534
Curzola	25.100	2.800	9,000	1.500	2,196
Dernis	10,600	2,400	8,500	1.300	2,054
Fortopus	10,400	1.000	3.900	1.000	1.212
Gravosa*	21.500	1.200	4.000	1.500	1.692
Imoschi	12.500	1,000	8.200	1.300	1.827
Knin	22.500	2.800	9.500	1,900	3.344
Lesina	14.900	2.000	1.600	1.600	1.085
Lissa	16.300	1.700	1.800	1 500	1.454
Macarsca	24.500	3.000	7.500	2.400	3.013
Metković	15.000	2.000	8.400	1,500	2.258
Obbrovazzo	10,900	1.100	3.000	1.000	1,169
Orebić	15.000	1.100	4.500	1.100	1.706
Ragusa*	401.500	56.900	33.400	17.900	16 297
Risano	10,500	700	4.000	900	1.130
S. Pietro d. Brazza	18.400	900	5,200	1.100	1.683
Scardona	16.800	1.100	4,000	900	1.444
Sebenico*	101.000	54.700	33.400	15.800	7,799
Sign	24.300	3.000	8.900	2.000	3.203
Spalato*	400.500	55.900	34.900	18.600	17,304
Trau	18.500	1.800	3.400	1.300	2.403
Zara*	634.900	114.300	95.000	32.400	21.548

Entwickelung

des

österreichischen Postwesens

vom

Jahre 1847 bis 1877

und

vergleichende Statistik

des

Postverkehrs der europäischen Staaten

im Jahre 1877.

1. Entwickelung des österreichischen Postwesens vom Jahre 1847 bis 1877.

Jahre	Post-anstalten	Briefpost-Verkehr [1])	Fahrpost-Verkehr		Finanzielle Ergebnisse	
			Ordinäre Packete	Geld- und Werthsendungen	Einnahmen	Ausgaben
	Zahl	Stücke	Kilogramme	Gulden	Gulden	Gulden
1847	1.063	19,039.071	2,205.144	251,797.480	5,951.556	4,485.000
1848	1.094	20,736.900	2,044.225	268,955.464	5,876.759	5,010.562
1849	1.147	23,158.253	2,446.033	368,676.050	6,058.024	5,403.624
1850	1.278	26,071.300	2,896.097	425,015.402	6,270.567	5,524.240
1851	1.418	29,242.160	3,124.969	452,678.764	6,494.676	6,059.362
1852	1.459	32,110.347	3,923 055	674,786.365	6,998.986	6,219.891
1853	1.487	37,412.762	4,310.202	616,448.714	6,952.639	5,967.439
1854	1.504	43,385.982	4,536.655	770,089.771	7,464.569	6,217.795
1855	1.507	46,438.164	5,748.807	1.128,956.386	7,951.664	6,562.320
1856	1.532	47,695.184	5,956.688	1.075,547.594	8,493.992	6,696.700
1857	1.548	50,011.016	6,463.179	941,505.500	8,342.052	6,674.043
1858	1.579	54,546.957	6,789.217	893,985.942	8,012.922	6,668.772
1859	1.614	66,521.764	4,364.276	2.151,490.136	8,202·071	6,321.397
1860	1.638	60,391.635	4,621.677	2.458,587.551	8,468.076	6,253.291
1861	1.670	65,587.612	5,465.298	2.485,374.181	8,613.305	6,039.435
1862	1.737	73,427.280	4,650.013	2.068,542.542	8,752.998	6,200.585
1863	1.802	73,774.495	4,316.562	2.335,754.388	10,485.339	8,372.909
1864	1.857	81,310.148	4,311.772	1.907,107.616	9,388.765	6,421.509
1865	1.926	81,088.662	5,591.925	2.131,970.128	9,271.223	6,235.730
1866	2.014	86,090.591	4,594.783	2.025,523.161	8,273.295	6,378.370
1867	2.225	106,904.000	6,251.979	2.708,292.000	8,871.696	6,706.099
1868	2.406	113,655.000	7,200 191	2.307,000.000	8,968.155	7,120.232
1869	2.929	127,982.435	7,429.823	2.536,476.957	10,040.340	8,070.581
1870 [2])	3.215	148,499.102	7,937.917	2.684,791.210	10,658.470	8,925.000
1871 [2])	3.512	169,105.395	9,611.247	2.607,009.317	11,839.130	9,338.270
1872 [2])	3.990	205,176.140	12,372.294	3.318,009.673	12,979.410	10,862.850
1873 [2])	4.020	266,698.524	10,788.429	4.270,632.849	14,009.660	12,465.120
1874 [2])	4.120	245,935.879	12,236.584	3.062,537.492	14,278.490	14,533.830
1875 [2])	4.139	242,330.698	15,401.074	4.004,438.247	14,658.290	14,946.700
1876 [2])	4.115	2[illegible]6,919.900	11,655.400	3.410,790.700	14,742.140	14,990.880
1877 [2])	4.006	263,007.910	11,601.570	3.899,292.900	14,845.190	14,277.620

[1]) Ohne Zeitungs- und Postanweisungs-Verkehr.
[2]) Mit Inbegriff der Correspondenzkarten.

II. Ergebnisse des Postverkehrs in

Staaten	Flächen-Inhalt	Gesammt-bevölkerung (letzte Zählung oder Berechnung)	Zahl der Post-anstalten	Auf eine Postanstalt entfallen		Post-Personale
	Quadrat-Kilometer			Quadrat-Kilometer	Einwohner	
Grossbritannien u. Irland .	314.951	33,589.419	13.763	22·9	2.441	33.961
Dänemark..............	38.302	1,940.000	153	250·3	12.680	504
Norwegen..............	316.694	1,807.555	870	364·0	2.078	1.275
Schweden	442.203	4,429.713	1.992	222·0	2.224	3.609
Russland (ohne Finnland) .	21,359.851	84,685.077	3.703	5.768	22.869	14.105
Oesterreich-Ungarn	624.196	37,418.000	5.986	104·3	6.251	17.490
Gebiet des Reichsrathes	300.191	21,752.000	4.006	74·9	5.430	13.109
Gebiet der ung. Krone [3]).	324.005	15,666.000	1.980	163·6	7.912	4.381
Schweiz	41.390	2,759.854	2.808	14·7	983	5.540
Deutsches Reich: Reichs-Postgebiet ...	448.800	35,823.465	6.839	65·6	5.238	[4]) 61.148
Deutsches Reich: Bayern	75.863	5,022.390	1.288	58·9	3.899	4.138
Deutsches Reich: Württemberg	19.504	1,881.505	503	38·8	3.741	[5]) 3.685
Niederlande	32.972	3,865.456	1.299	25·4	2.976	3.525
Luxemburg..............	2.587	205.158	58	44·5	3.537	270
Belgien.................	29.455	5,336.185	585	50·4	9.122	1.187
Frankreich..............	528.577	36,905.788	5.579	94·7	6.615	32.475
Portugal [6])..............	92.753	4,129.332	659	140·7	6.721	1.232
Spanien.................	507.036	16,809.913	2.559	198·1	6.569	7.379
Italien.................	296.323	27,769.475	3.126	94·8	8.883	12.820
Griechenland [6])..........	50.212	1,515.816	140	358·6	10.827	481
Türkei [8])...............	369.257	10,000.000	334	1.105·6	29.940	622
Romanien [6])...	121.154	5,073.000	236	513·4	21.496	[4]) 1.081

[1]) Sind in der Briefzahl enthalten.
[2]) Bücher-Packete und Zeitungen.
[3]) Unter dem Briefpostverkehre befinden sich 47,991.670 frankirte, 1,571.618 unfrankirte, 13,487.844 portofreie Verkehr beziffert sich 1877 mit 347.700 ordinären Packeten im Gewichte von 1,028.018 Kilogrammen und 6,148.180 Stück Anzahl der Postanweisungen beläuft sich auf 2,195.822 Stück im Betrage von 103,888.433 Gulden, jene der Postnach-
[4]) Einschliesslich für den Telegraphen.
[5]) Hiezu noch 460 Postfahrten-Unternehmer und Postillone.
[6]) Daten vom Jahre 1876.
[7]) Mit Inbegriff der Stückzahl der Zeitungen.
[8]) Daten vom Jahre 1874.

den Staaten Europa's im Jahre 1877.

Briefpost-Verkehr				Auf einen Einwohner entfallen		Betriebs-	
Briefe und Correspondenz-karten	Waarenproben, Drucksachen etc.	Zeitungen	Zusammen	Briefe	Zeitungen	Einnehmen	Ausgaben
Stück						Gulden österr. Währung	
1.165,216.493	1)	2) 317,858.600	1.483,075.093	34·7	9·4	60,711.880	40,069.640
24,208.803	1,589.453	23,925.798	49,724.054	12·5	12·3	2,155.411	1,931.698
12,120.144	875.447	9,547.498	22,543.089	6·7	5·3	864.421	859.851
32,436.394	2,068.262	24,095.201	58,599.857	7·3	5·4	2,642.400	2,786.800
101,008.986	6,506.452	79,618.817	187,134.255	1·2	0·9	20,438.007	23,451.149
306,896.700	38,393.950	95,886.698	441,177.348	8·2	2·6	20,439.587	18,944.405
233,801.910	29,206.000	63,842.34[illegible]	326,850.252	10·7	2·9	14,845.190	14,277.620
73,094.790	9,187.950	32,044.356	114,327.096	4·7	2·0	5,594.397	4,666.785
65,374.646	19,627.544	51,916.355	136,918.545	23·7	18·8	5,797.973	5,577.758
614,426.760	112,563.790	314,557.790	1.041,548.340	17·2	8·8	4) 61,156.119	4) 57,865.846
63,048.817	5,638.796	81,140.399	149,828.012	12·6	16·2	4,359.981	4,094.049
26,990.118	4,234.860	28,059.917	59,284.895	14·3	14·9	2,506.502	1,764.436
62,930.291	12,297.954	30,723.619	105,951.864	16·3	7·9	3,043.488	2,160.641
1,721.712	665.147	1,108.862	3,495.721	8·4	5·4	164.385	131.719
75,312.390	32,045.000	77,938.000	185,295.390	14·1	14·6	3,972.116	2,666.208
467,602.000	214,913.000	205,020.000	887,535.000	12·7	5·6	47,807.042	29,049.161
12,984.921	7) 6,965.558	....	19,950.479	2·9	?	1,206.956	780.995
78,226.797	?	?	78,226.797	4·7	?	3,252.116	2,799.924
170,848.672	61,713.85[illegible]	83,314.302	315,876.826	6·2	3·0	10,095.450	8,891.048
3,066.630	7) 1,995.939	....	5,062.569	2·0	?	234.087	167.034
2,439.000	75.000	1,250.000	3,764.000	0·2	0·1	1,376.565	928.199
2,579.587	7) 2,802.298	....	5,381.885	0·5	?	624.258	4) 1,207.564

Briefe und 10,043.658 Correspondenzkarten, 7,744.718 Kreuzbandsendungen, 1,443.332 Waarenmuster; der Fahrpost-Geld- und Werthsendungen im Gewichte von 8.990.210 Kilogrammen und im Werthe von 838,701.318 Gulden. Die nahmen auf 1,207.699 Stück im Betrage von 11,290.552 Gulden. Auf den Poststrassen sind 14.264 Personen befördert worden.

HAUPT-ERGEBNISSE

DER

OESTERREICHISCHEN EISENBAHN-STATISTIK

IM JAHRE 1877.

(Beiden Reichshälften der Monarchie gemeinsame und österreichische Eisenbahnen.)

Zusammengestellt vom statistischen Departement

im

k. k. Handels-Ministerium.

Wien, 1879.

Druck und Verlag der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

INHALT.

Das österreichische Eisenbahnnetz

in den Jahren 1876 und 1877.

Zu Ende des Jahres 1876 hatte das Netz der den beiden Reichshälften der Monarchie gemeinsamen und der Eisenbahnen in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, mit Ausschluss der von der Vorarlberger Eisenbahn in der Schweiz liegenden 2·364 Kilometer langen Strecke, der Kahlenberger Eisenbahn (System Rigi) und der für Privatzwecke bestimmten Eisenbahnen (Industriebahnen), eine Ausdehnung von 13.199·331 Kilometern. Davon entfielen auf die gemeinsamen Eisenbahnen 5.130·249 Kilometer und auf die österreichischen Eisenbahnen 8.069·082 Kilometer. Von den letzteren wieder waren 599·377 Kilometer Staatsbahnen und 7.469·705 Kilometer Privatbahnen. Die Gesammtlänge der gemeinsamen Eisenbahnen vertheilte sich mit 2.591·412 Kilometern auf das österreichische und mit 2.538·837 Kilometern auf das ungarische Staatsgebiet.

Im Laufe des Jahres 1877 erfuhr das gesammte, für den öffentlichen Verkehr bestimmte Eisenbahnnetz einen Zuwachs von 477·859 Kilometern, wovon auf die gemeinsamen Eisenbahnen 3·241 Kilometer und auf die österreichischen Eisenbahnen 474·618 Kilometer, ferner auf die Staatsbahnen 104·865 Kilometer und auf die Privatbahnen 372·994 Kilometer entfielen.

Durch diese Erweiterung erreichte das gemeinsame und österreichische Eisenbahnnetz am 31. December 1877 die ansehnliche Länge von 13.677·190 Kilometern. Hievon kamen auf die gemeinsamen Eisenbahnen 5.133·490 Kilometer und auf die österreichischen Eisenbahnen 8.543·700 Kilometer Von den letzteren wieder sind 704·242 Kilometer Staatsbahnen und 7.839·458 Kilometer Privatbahnen. An der Länge der gemeinsamen Eisenbahnen participirt das österreichische Staatsgebiet mit 2.594·653 Kilometern und das ungarische Staatsgebiet mit 2.538·837 Kilometern.

Rechnet man zur Länge der österreichischen Eisenbahnen mit 8.543·700 Kilometern noch jene der von den gemeinsamen Eisenbahnen auf österreichischem Staatsgebiete gelegenen Theilstrecken, d. i. 2.594·653 Kilometer, ferner die Länge der Kahlenberg-Eisenbahn (System Rigi) mit 5·490 Kilometern, und bringt die im Betriebe ausländischer Verwaltungen stehenden k. k. Staatsbahnen: Bayerische Grenze-Kufstein mit 2·149 Kilometern und Bodenbach-Niedergrund-Reichsgrenze mit 11·005 Kilometern in Abzug, so ergiebt sich die Länge der auf österreichischem Territorium befindlichen und von inländischen Verwaltungen betriebenen Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehre dienen, mit 11.130·689 Kilometern; hiezu kommen die mit den öffentlichen Eisenbahnen in directer oder indirecter Verbindung stehenden, für Privatzwecke bestimmten Bahnen (Industriebahnen) mit 510·810 Kilometern, so dass die Ausdehnung sämmtlicher Locomotiv-Eisenbahnen Oesterreichs am 31. December 1877 11.641·499 Kilometer betrug.

Werden ausserdem die im Besitze ausländischer Verwaltungen stehenden Linien auf österreichischem Staatsgebiete mit 85·300 Kilometern und die mit denselben in Verbindung stehenden Industriebahnen mit 0·515 Kilometern berücksichtigt, so erreichte die gesammte Eisenbahnlänge in

den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern Ende 1877 die Ziffer von 11.727·314 Kilometern, von welchen 11.215·989 Kilometer den öffentlichen und 511·325 Kilometer den Privatverkehr vermitteln.

Die Länge der ersteren vertheilte sich unter 42 Besitzer, nämlich 3 Staatsverwaltungen (die k. k. österreichische, die königlich-bayerische und die königlich-sächsische), 2 ausländische und 37 theils österreichische, theils gemeinsame Actien-Gesellschaften.

Von der Gesammtlänge der gemeinsamen und der österreichischen Eisenbahnen waren zu Ende des Jahres 1877 1.670·939 Kilometer oder 12·21% doppelgeleisig. Bei den gemeinsamen Eisenbahnen betrugen die Doppelgeleise 1.095·165 Kilometer oder 21·33%, und bei den österreichischen Eisenbahnen 575·774 Kilometer oder 6·73% von der ganzen Bahnlänge.

Von den, beiden Reichshälften der Monarchie gemeinsamen Eisenbahnen erfuhr nur die Oesterreichische Staats-Eisenbahn im Jahre 1877 einen Zuwachs von 3·241 Kilometern auf österreichischem Staatsgebiete.

An der Gesammtlänge der gemeinsamen Eisenbahnen im Jahre 1877 participiren:

Bahnen	Gesammtlänge	Staatsgebiet Oesterreichisches	Staatsgebiet Ungarisches
Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn	266·302 Kilometer	146·254 Kilometer	120·018 Kilometer
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . .	367·214 „	63·496 „	303·718 „
Oesterreichische Staats-Eisenbahn . .	1.889·536 „	827·747 „	1.061·789 „
Südbahn	2.237·519 „	1.489·013 „	748·506 „
Ungarische Westbahn	372·889 „	68·113 „	304·776 „
Zusammen 1877 .	5.133·490 Kilometer	2.594·653 Kilometer	2.538·837 Kilometer
Zusammen 1876 .	5.130·249 „	2.591·412 „	2.538·837 „

Die im Laufe des Jahres 1877 neu hinzugewachsenen Bahnlinien des gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnnetzes (mit 70 neuen Stationen und Haltepunkten und 11 Anschlüssen an die Linien anderer Bahnverwaltungen) wurden in 11 Theilstrecken dem Betriebe übergeben, wovon sich 1 im Eigenthum des österreichischen Staates und 10 im Besitze von 7 verschiedenen Bahnverwaltungen befinden.

Der Längenzuwachs im Jahre 1877 vertheilt sich, wie folgt:

Bahnen	Theilstrecken	Kilometer	Stationen	Anschlüsse
K. k. Dalmatiner Staatsbahn	1	104·865	14	.
Oesterreichische Staats-Eisenbahn	1	3·241	.	1
Elbogener Localbahn	1	5·810	1	1
Kronprinz Rudolf-Bahn	1	179·535	25	4
Niederösterreichische Südwestbahnen	4	145·756	25	3
Pilsen-Priesener Eisenbahn	1	33·763	4	2
Prag-Duxer Eisenbahn	1	4·189	1	.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn . .	1	1·200	.	.
Zusammen .	11	477·859	70	11

Nach der chronologischen Reihenfolge wurden dem Betriebe übergeben:

Am 15 Mai die Strecke Halbstadt-Reichsgrenze gegen Friedland 2·630 Kilometer und das Verbindungsgeleise in Halbstadt 0·611 Kilometer der Linie Chotzen-Braunau der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn.[1])

---

[1]) Von der neu eröffneten Linie wird jedoch nur die Strecke bis Mitte der Station Halbstadt (690 Meter) von der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn, der restliche Theil bis zur Reichsgrenze dagegen von der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn betrieben.

am 16. Mai die Theilstrecke Ossegg-Riesenberg-Klostergrab der Prag-Duxer Eisenbahn, 4·189 Kilometer;

am 1. Juni die Fortsetzung der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn von ihrer Einmündung in das Südbahngeleise nächst Wr.-Neustadt bis in den Bahnhof Wr.-Neustadt;

am 1. September die Theilstrecke Leobersdorf (Anschluss an die Südbahn) -Kaumberg 31·129 Kilometer und Leobersdorf-Gutenstein (Secundärbahn), 32·772 Kilometer der Niederösterreichischen Südwestbahnen;

am 3. October von den Niederösterreichischen Südwestbahnen die Theilstrecke Kaumberg-St. Pölten (Anschluss an die Kaiserin Elisabeth-Bahn), 44·300 Kilometer;

am 4. October die k. k. Dalmatiner Staatsbahn von Spalato nach Sebenico, 83·182 Kilometer nebst dem Flügel von Perkovic-Slivno nach Sebenico, 21·683 Kilometer;

am 15. October die Secundärbahn von Elbogen-Neusattel (Anschluss an die Buschtěhrader Eisenbahn) nach Elbogen, 5·310 Kilometer;

am 20. October die Theilstrecke Neuern-Eisenstein der Pilsen-Priesener Eisenbahn, 33·783 Kilometer;

am 22. October von den Niederösterreichischen Südwestbahnen die Theilstrecke von Pöchlarn (Anschluss an die Kaiserin Elisabeth-Bahn) nach Gaming (Secundärbahn), 47·555 Kilometer;

am 23. October die Salzkammergut-Bahn, Linie der Kronprinz Rudolf-Bahn von Steinach-Irdning nach Schoerding, 173·719 Kilometer, nebst der Flügelbahn von Holzleithen nach Thomasroith, 5·816 Kilometer mit den Anschlüssen an die Kaiserin Elisabeth-Bahn in Steinach-Irdning, Attnang, Ried and Schoerding. [1])

Die gemeinsamen Eisenbahnen überschreiten gegenwärtig an 9 Punkten die Grenze zwischen beiden Reichshälften der Monarchie. Rechnet man zu diesen Schienenverbindungen noch den Uebertritt der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn auf das ungarische Staatsgebiet, sowie den Anschluss der k. k. Tarnów-Leluchówer Staatsbahn an die Eperies-Tarnówer Bahn, so beträgt die Anzahl der bestehenden Eisenbahn-Anschlüsse zwischen Oesterreich und Ungarn im Ganzen 11.

Mit dem Auslande wurden im Jahre 1877 zwei neue Anschlüsse durch die Eröffnung der Linien Halbstadt-Reichsgrenze gegen Friedland (Oesterreichische Staats-Eisenbahn) und Neuern-Eisenstein (Pilsen-Priesener Eisenbahn) gewonnen, so dass Oesterreich durch die Eisenbahnen gegenwärtig an 39 Punkten mit dem Auslande in Verbindung steht.

Von diesen Anschlüssen entfallen auf Preussen 12, Sachsen 10, Bayern 9, Russland 3, Italien 2, die Schweiz 2 und Romanien 1.

Nach Bahnen rangirt kommen je 5 auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Buschtěhrader Eisenbahn, 4 auf die Böhmische Nordbahn, je 3 auf die Südbahn, Kaiserin Elisabeth-Bahn, Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn und Vorarlberger Eisenbahn, je 2 auf die Oesterreichische Staats-Eisenbahn, Oesterreichische Nordwestbahn, Galizische Karl Ludwig-Bahn und Mährisch-Schlesische Centralbahn, und je 1 auf die Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Böhmische Westbahn, Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, Mährische Grenzbahn und Pilsen-Priesener Eisenbahn.

Zu Folge neuerer Eisenbahngesetze werden noch folgende Anschlüsse zu Stande kommen: Mit Sachsen durch die Grasslitz-Falkenauer Linie der Buschtěhrader Eisenbahn, deren Ausbau von Grasslitz zur Landesgrenze nach Feststellung des definitiven Grenzbahnhofes erfolgen wird, und durch die Fortsetzung der Linie Ossegg-Klostergrab der Prag-Duxer Eisenbahn bis Muldé, mit Bayern durch die Fichtelgebirgs-Bahn und mit Italien durch die Linie Tarvis-Pontafel.

---

[1]) Die Strecke Steinach-Selzthal der Kaiserin Elisabeth-Bahn wird von den Zügen der Salzkammergut-Bahn, beziehungsweise der Kronprinz Rudolf-Bahn befahren, so dass die directe Verbindung der Züge der Hauptlinie der Kaiserin Elisabeth-Bahn mit jener der Salzkammergut-Bahn ins Selzthal stattfindet.

Die im Besitze ausländischer Verwaltungen befindlichen Bahnen und Bahnstrecken auf österreichischem Staatsgebiete sind:

	Kilometer
Königlich-bayerische Staatsbahnen.	
Eger-Asch-Reichsgrenze (Selb)	29·582
Eger-Reichsgrenze (Waldsassen)	6·839
Zusammen .	36·421
Königlich-sächsische Staats-Eisenbahnen.	
Reichenberg-Grottau-Reichsgrenze	21·248
Eger-Voitersreuth-Reichsgrenze (Brambach)	19·564
Warnsdorf-Reichsgrenze (Seifhennersdorf)	3·354
Zusammen .	44·166
Oberschlesische Eisenbahn.	
Oświęcim-Reichsgrenze (Neu-Berun)	2·411
Rechte Oder-Ufer Eisenbahn.	
Dziedlitz-Reichsgrenze (Pless)	2·302
Im Ganzen .	85·300

Am Schlusse des Jahres 1877 waren in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern im Ganzen 558 für Privatzwecke bestimmte Eisenbahnen (Industriebahnen) mit 511·3 Kilometern Länge im Betriebe. Hinsichtlich der Spurweite und den in Verwendung stehenden Betriebsmotoren theilen sich dieselben in:

	Anzahl	Kilometer
normalspurige Bahnen		
mit Dampfbetrieb	403	395·5
„ animalischer Betriebskraft	131	71·2
Zusammen .	534	466·7
schmalspurige Bahnen		
mit Dampfbetrieb	3	11·8
„ animalischer Betriebskraft	21	32·8
Zusammen .	24	44·6
Im Ganzen .	558	511·3

Von diesen Industriebahnen waren 555 mit 510·8 Kilometern mit den gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen und 3 mit 0·5 Kilometern mit den ausländischen Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete in Verbindung. Rechnet man zur Länge der ersteren noch die auf ungarischem Staatsgebiete gelegenen, mit den gemeinsamen Eisenbahnen in Connex stehenden Industriebahnen mit 94·4 Kilometern, so beträgt die Gesammtlänge aller mit den gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen in directer oder indirecter Verbindung stehenden, für Privatzwecke bestimmten Eisenbahnen 605·2 Kilometer.

Während des Jahres 1877 wurden 86·6 Kilometer Bahnen für den öffentlichen Verkehr und 39 Kilometer Schleppbahnen und Industriegeleise in Bauangriff genommen. Mit Hinzurechnung der Ende 1876 in Bauausführung verbliebenen 520·5 Kilometer für den öffentlichen und 9·4 Kilometer für den Privatverkehr, ergibt sich die Gesammtlänge aller im Jahre 1877 auf österreichischem Staatsgebiete im Baue befindlichen Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr mit 607·1 Kilometern und für den Privatverkehr mit 48·4 Kilometern. Von den ersteren gelangten während des Jahres 1877 502·1 Kilometer und von den letzteren 21·3 Kilometer zur Eröffnung, so dass am Schlusse des Jahres noch 105·0 Kilometer Hauptbahnen und 27·1 Kilometer Schleppbahnen im Baue verblieben.

Die während des Jahres 1877 in Bauangriff genommenen 86·8 Kilometer Hauptbahnen sind: Die k. k. Staatsbahnen Tarvis-Pontafel (24 Kilometer) und Kriegsdorf-Römerstadt (13·7 Kilometer); die 5·3 Kilometer lange Eibogener Localbahn (eröffnet am 15. October 1877); das Doppelgeleise zwischen Krakau und Trzebinia der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (36·5 Kilometer); das 5·2 Kilometer lange zweite Geleise Dux-Ullersdorf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn (eröffnet am 3. October 1877) und das 1·9 Kilometer lange zweite Geleise von Lupków bis zur österreichisch-ungarischen Grenze gegen Vidrany der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn (eröffnet am 25. November 1877).

Von den mit Ende 1877 in Bauausführung verbliebenen Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr entfallen 41·8 Kilometer auf die aus Staatsmitteln zu erbauenden Linien und 63·2 Kilometer auf Privatbahnen. Dieselben vertheilen sich auf folgende Strecken:

a) Staatsbahnen.

Tarvis-Pontafel	23·983 Kilometer
Kriegsdorf-Römerstadt	13·752 "
Donau-Ufer Bahn	4·075 "
Zusammen .	41·810 Kilometer

b) Privatbahnen.

Grasslitz-Landesgrenze (Buschtěhrader Eisenbahn)	6·147 Kilometer
Scheibmühl-Schrambach (Niederösterreichische Südwestbahnen)	8·840 "
Definitivum am Unterstein (Untersteiner Tunnel, Kaiserin Elisabeth-Bahn)	0·831 "
Verbindungsbahn Dux-Ladowitz (Dux-Bodenbacher Eisenbahn)	2·185 "
Bielitz-Saybusch (Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	20·920 "
Zweites Geleise von Zabierzow-Krzeszowice-Trzebinia (Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	24·334 "
Zusammen .	63·257 Kilometer
Im Ganzen .	105·067 Kilometer

I. Längen.

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr [1]) Bahnlänge [3]) mit Jahresschluss	Betriebslänge mit Jahresschluss	Betriebslänge im mittl. Jahresdurchschn. Personenverkehr	Betriebslänge im mittl. Jahresdurchschn. Frachtenverkehr	Länge der Doppelgeleise im Ganzen	Länge der Doppelgeleise in Procenten der Bahnlänge	Eisenbahnen für Privatzwecke [2]) (Industriebahnen) im Besitze der Bahnverwaltungen	im Besitze von Privaten
		Kilometer						Kilometer	
I. Gemeinsame Eisenbahnen.									
1. Erste Ungarisch-Galiz. Eisenb.	1876	266·302	266·302	266·302	266·302	. . . .	. . .	0·3	. . .
	1877	266·302	266·302	266·302	266·302	1·852	0·69	0·3	. . .
2. Kaschau-Oderberger Eisenb.	1876	367·214	367·214	367·211	367·214	. . . .	. . .	. . .	34·7
	1877	367·214	367·214	367·214	367·214	. . . .	. . .	. . .	34·7
3. Oesterreichische Staats-Eisenbahn	1876	1.886·395	[4]) 1.787·255	[4]) 1.762·737	[4]) 1.765·167	449·988	23·77	40·2	35·7
	1877	1.889·566	[4]) 1.790·196	[4]) 1.786·516	[4]) 1.789·306	449·688	23·81	40·2	37·1
4. Südbahn	1876	2.237·549	2.224·326	2.224·326	2.224·326	643·325	28·75	2·2 [5])	49·2
	1877	2.237·519	2.224·326	2.221·326	2.224·326	643·325	28·75	2·2 [5])	50·9
5. Ungarische Westbahn	1876	372·880	372·880	372·889	372·880	. . . .	. . .	. . .	. . .
	1877	372·889	372·889	372·889	372·889	. . . .	. . .	. . .	. . .
Summe I.	1876	5.130·249	5.017·986	4.997·168	4.996·228	1.093·313	21·31	42·7	119·6
	1877	5.133·490	5.021·247	5.017·277	5.020·037	1.095·165	21·33	42·7	122·7
II. Oesterreich. Eisenbahnen.									
a) K. k. Staatsbahnen.									
1. Bayer. Grenze-Kufstein [6])	1876	2·149	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .
	1877	2·149	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .
2. Bodenbach-Niedergrund-Rehsgr. [7])	1876	11·005	. . . .	. . . .	. . . .	11·005	100·00	. . .	. . .
	1877	11·005	. . . .	. . . .	. . . .	11·005	100·00	. . .	. . .
3. Braunau-Strasswalchener Bahn. [8])	1876	37·414	37·414	37·414	37·414	. . . .	. . .	. . .	. . .
	1877	37·414	37·414	37·414	37·414	. . . .	. . .	0·1	. . .

[1]) Die Längen der sämmtlichen für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen auf österreichischem Staatsgebiete wurden bei Gelegenheit der Einführung des neuen Metermasses und der deshalb nothwendig gewordenen neuen Stationirung von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen überprüft und nach dem Stande vom 30. Juni 1877 definitiv festgestellt. Auf Grund der durch diese Vermessung gewonnenen Daten wurde die Bahnlänge innerhalb der Reichsgrenzen mit Ende der Jahre 1876 und 1877 ermittelt und unter Berücksichtigung der gepachteten und verpachteten Strecken, sowie der Eröffnungsdaten der im Laufe der Jahre 1876 und 1877 neu hinzugewachsenen Bahnlinien die Betriebslänge mit Jahresschluss und im mittleren Jahresdurchschnitte abgeleitet.

[2]) Die Längen der auf österreichischem Staatsgebiete gelegenen, mit den öffentlichen Eisenbahnen in directer oder indirecter Verbindung stehenden Eisenbahnen für Privatzwecke (Industriebahnen) wurden auf Grund der von den Bahnverwaltungen nach einem gegebenen Schema gelieferten Daten von Seiten der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen nach dem Stande vom 31. December 1877 zusammengestellt und daraus die Längen mit Ende 1876 abgeleitet. Hiedurch erklären sich die Differenzen gegenüber den Angaben in der gleichnamigen Publication des Vorjahres.

[3]) Den kilometrischen Einnahmen und Ausgaben liegt die Bahnlänge im mittleren Jahresdurchschnitte zu Grunde.

[4]) Ausschliesslich der am 23. October 1876 eröffneten 67·1 Kilometer langen Linie Temesvár-Karansebes, welche in den Jahren 1876 und 1877 à Conto des Baues betrieben wurde.

[5]) Hierunter 2·2 Kilometer Industriebahnen am Hafenplatze und Molo in Triest, welche Eigenthum des k. k. Staatsärars sind.

[6]) An die königlich-bayerische Staatsverwaltung verpachtet.

[7]) An die königlich-sächsische Staatsverwaltung verpachtet.

[8]) Die Braunau-Strasswalchener Bahn gieng durch das Gesetz vom 7. April 1877, R. G. Bl. X. Stück, Nr. 25, am 31. Mai 1878 in das Eigenthum des k. k. Staatsärars über. Behufs des Vergleiches wurde diese Bahn auch für das Jahr 1876 in dieser und allen nachfolgenden Tabellen unter den k. k. Staatsbahnen nachgewiesen.

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr [1]: Bahnlänge [3]) mit Jahresschluss (Kilometer)	Betriebslänge mit Jahresschluss (Kilometer)	Betriebslänge im mittl. Jahresdurchschn. Personenverkehr (Kilometer)	Betriebslänge im mittl. Jahresdurchschn. Frachtenverkehr (Kilometer)	Länge der Doppelgeleise im Ganzen (Kilometer)	Länge der Doppelgeleise in Procenten der Bahnlänge	Eisenbahnen für Privatzwecke [2]) (Industriebahnen) im Besitze der Bahnverwaltungen (Kilometer)	Eisenbahnen für Privatzwecke im Besitze von Privaten (Kilometer)
4. Dalmatiner B. [4])	1877	104·865	104·865	25·569	25·568	. . . .	. . .	0·9	. . .
5. Dniester Bahn .	1876	111·781	111·781	111·701	111·781	0·110	0·10	. . .	. . .
	1877	111·781	111·781	111·781	111·781	0·118	0·10	. . .	. . .
6. Donau-Ufer Bahn	1876	4·259	4·259	. . . .	0·701	. . . .	. . .	. . .	2·9
	1877	4·259	4·259	. . . .	4·259	. . . .	. . .	. . .	2·9
7. Istrianer Bahn .	1876	143·421	143·421	40·472	40·472	. . . .	. . .	. . .	. . .
	1877	143·421	143·421	143·421	143·421	. . . .	. . .	. . .	. . .
8. Rakonitz-Protl-	1876	143·626	152·736	139·047	139·047	. . . .	. . .	. . .	. . .
viner Bahn . .	1877	143·626	152·736	152·736	152·736	. . . .	. . .	. . .	. . .
9. Tarnów-Lelu-	1876	145·722	145·722	54·296	54·296	. . . .	. . .	. . .	. . .
chówer Bahn .	1877	145·722	145·722	145·722	145·722	. . . .	. . .	. . .	0·6
Summe II a) .	1876	599·377	595·838	383·010	383·791	11·123	1·85	[5])	2·9
	1877	704·242	700·198	616·613	620·902	11·123	1·57	[5]) 1·0	3·5
b) Privatbahnen.									
1. Aussig-Teplitzer	1876	94·202	94·202	94·202	94·202	23·703	25·16	58·3	. . .
Eisenbahn . .	1877	94·202	94·202	94·202	94·202	28·951	30·73	59·7	. . .
2. Böhmische Nord-	1876	179·296	179·681	179·684	179·884	. . . .	. . .	0·8	0·6
bahn	1877	179·298	179·684	179·681	179·684	. . . .	. . .	0·8	0·6
3. Böhmische West-	1876	193·996	200·710	200·710	200·710	. . . .	. . .	. . .	48·3
bahn	1877	193·996	200·710	200·710	200·710	. . . .	. . .	. . .	49·5
4. Brünn-Rossitzer	1876	30·357	30·357	23·207	30·357	12·442	40·98	0·7	0·1
Eisenbahn . .	1877	30·357	30·357	23·207	30·357	12·412	40·98	0·7	0·1
5. Buschtěhrader	1876	396·111	396·884	385·598	388·290	1·121	0·28	47.7	36·5
Eisenbahn . .	1877	396·111	396·884	394·192	396·884	1·121	0·28	48·7	36·6
6. Dux-Boden-	1876	86·458	86·458	86·458	86·458	0·601	0·69	24·8	. . .
bacher Eisenb.	1877	86·458	86·458	86·458	86·458	0·601	0·69	25·5	. . .
7. Elbogener Local-bahn [6])	1877	5·310	5·310	0·247	0·247	. . . .	. . .	. .	. . .
8. Erzherzog	1876	181·022	182·620	182·620	182·820	. . .	. . .	. . .	0·2
Albrecht-Bahn	1877	181.022	182·620	182·820	182·820	. . . .	. . .	. . .	0·2
9. Galizische Karl	1876	593·740	601·038	601·038	601·038	9·378	1·58	. . .	4·7
Ludwig-Bahn .	1877	593·740	601·038	601·038	601·038	9·282	1·56	. . .	4·7
10. Gratz-Köflacher	1876	90·960	90·960	90·960	90·960	. . . .	. . .	12·0	3·1
Eisenbahn . .	1877	90·960	90·960	90·960	90·960	. . . .	. . .	12·0	3·1

[1]) [2]) [3]) Siehe Bemerkungen auf Seite 10.

[4]) Die k. k. Dalmatiner Bahn wurde am 4. October 1877 dem allgemeinen Verkehre übergeben. Der kurzen Betriebsdauer wegen erscheint diese Bahn in den folgenden Tabellen nicht weiter behandelt.

[5]) Ausserdem noch 2·2 Kilometer Industriebahnen am Hafenplateau und Molo in Triest, welche von der Südbahn betrieben werden.

[6]) Die Elbogener Localbahn wurde am 15. October 1877 dem Betriebe übergeben. Der kurzen Betriebsdauer wegen erscheint diese Bahn in den folgenden Tabellen nicht weiter behandelt.

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr [1]) – Bahnlänge [3]) mit Jahresschluss	Betriebslänge mit Jahresschluss	Betriebslänge im mittl. Jahresdurchschn. Personenverkehr	Betriebslänge im mittl. Jahresdurchschn. Frachtenverkehr	Länge der Doppelgeleise im Ganzen	Länge der Doppelgeleise in Procenten der Bahnlänge	Eisenbahnen für Privatzwecke [2]) (Industriebahnen) im Besitze der Bahnverwaltungen	im Besitze von Privaten
		Kilometer						Kilometer	
11. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1876	678·055	676·372	673·070	676·372	280·431	41·35	28·[illegible]	[illegible]
	1877	678·055	676·372	673·070	676·372	280·431	41·35	28·[illegible]	[illegible]
12. Kaiser Franz Josef-Bahn	1876	712·462	712·462	705·728	712·462	2·754	0·38	. . .	[illegible]
	1877	712·462	712·462	705·728	712·462	2·754	0·38	. . .	[illegible]
13. Kaiserin Elisabeth-Bahn	1876	941·951	939·188	913·609	939·188	216·252	22·95	2·7	[illegible]
	1877	941·954	939·188	913·609	939·188	216·252	22·95	3·2	[illegible]
14. Kronprinz Rudolf-Bahn	1876	619·944	[4]) 632·802	[4]) 624·950	[4]) 632·802	0·310	0·09	. . .	[illegible]
	1877	799·529	[4]) 812·337	[4]) 804·485	[4]) 812·337	0·540	0·07	. . .	[illegible]
15. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn	1876	356·548	356·548	356·548	356·518	. . . .	. . .	0	[illegible]
	1877	356·518	356·518	356·548	356·548	. . . .	. . .	[illegible]	[illegible]
16. Leoben-Vordernberger Eisenbahn	1876	15·200	15·200	15·200	15·200	. . . .	. . .	. . .	[illegible]
	1877	15·200	15·200	15·200	15·200	. . . .	. . .	. . .	[illegible]
17. Mährische Grenzbahn	1876	108·519	110·123	110·423	110·123	0·817	0·78	. . .	[illegible]
	1877	108·519	110·123	110·123	110·423	0·817	0·78	. . .	[illegible]
18. Mährisch-Schlesische Centralb.	1876	143·792	151·691	151·691	151·691	. . . .	. . .	0·1	[illegible]
	1877	143·792	151·891	151·691	151·691	. . . .	. . .	0·1	[illegible]
19. Mährisch-Schlesische Nordb.	1876	140·610	140.810	140·810	140·610	. . . .	. . .	. . .	[illegible]
	1877	140·610	140·810	140·810	140·640	. . . .	. . .	. . .	[illegible]
20. Mösel-Hüttenberger Bahn [5])	1876	4·956	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	[illegible]
	1877	4·956	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	[illegible]
21. Niederösterr. Südwestbahnen [6])	1877	145·756	145·756	41·533	41·533	. . . .	. . .	. . .	. .
22. Oesterreichische Nordwestbahn	1876	921·757	927·878	926·328	927·878	1·717	0·18	. . .	[illegible]
	1877	921·757	927·878	926.328	927·878	1·717	0·18	. . .	[illegible]
23. Ostrau-Friedländer Eisenb.	1876	32·967	32·967	32·967	32.967	. . . .	. . .	. . .	[illegible]
	1877	32·967	32·967	32·967	32·967	. . . .	. . .	. . .	[illegible]
24. Pilsen-Priesener Eisenbahn	1876	229·111	231·539	185·817	185·817	0·821	0·36	2·1	[illegible]
	1877	262·871	265·302	238·291	238·291	0·821	0·31	2·1	[illegible]
25. Prag-Duxer Eisenbahn	1876	150·336	150·336	137·113	137·143	. . . .	. . .	3·7	[illegible]
	1877	154·525	154·525	152·975	152·075	. . . .	. . .	4·[illegible]	[illegible]
26. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	1876	278·133	283·127	283·127	283·127	0·992	0·35	. . .	[illegible]
	1877	278·133	283·127	283·127	283·127	0·992	0·35	. . .	[illegible]
27. Turnau-Kralup-Prager Eisenb.	1876	119·685	119·685	119·685	119·685	. . . .	. . .	. . .	[illegible]
	1877	119·685	119·685	119·685	119·685	. . . .	. . .	. . .	[illegible]

[1]) [2]) [3]) Siehe Bemerkungen auf Seite 10.

[4]) Inclusive der Mösel-Hüttenberger Bahn und der Eisenbahn Zeltweg-Fohnsdorf (Antonieschacht), für welche die Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse nicht getrennt von den der Kronprinz Rudolf-Bahn nachgewiesen werden.

[5]) Die Mösel-Hüttenberger Bahn und die Eisenbahn Zeltweg-Fohnsdorf (Antonieschacht) werden von der Kronprinz Rudolf-Bahn betrieben.

[6]) Die Niederösterreichischen Südwestbahnen wurden in der Zeit vom 1. September bis 22. October 1877 dem Betriebe übergeben. Der kurzen Betriebsdauer wegen liegen für das Jahr 1877 keine Angaben vor.

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr [1]: Bahnlänge [3]: mit Jahresschluss	Betriebslänge: mit Jahresschluss	Betriebslänge: im mittl. Jahresdurchschn.: Personenverkehr	Betriebslänge: im mittl. Jahresdurchschn.: Frachtenverkehr	Länge der Doppelgeleise: im Ganzen	Länge der Doppelgeleise: in Procenten der Bahnlänge	Eisenbahnen für Privatzwecke [2] (Industriebahnen): im Besitze der Bahnverwaltungen	Eisenbahnen für Privatzwecke [2] (Industriebahnen): im Besitze von Privaten
		Kilometer	Kilometer	Kilometer	Kilometer	Kilometer		Kilometer	Kilometer
28. Vorarlberger Eisenbahn .	1876	90·005	95·946	95·946	95·946	. . . .	. . .	. . .	. . .
	1877	90·005	95·946	95·946	95·946	. . . .	. . .	. . .	. . .
29. Wien - Pottendorf - Wr. Neustädter Eisenb.	1876	[6] 66·305	66·305	66·305	66·305	0·577	0·87	. . .	4·5
	1877	[6] 67·505	67·505	67·008	67·008	0·577	0·85	. . .	4·5
30. Wiener Verbindungsbahn . .	1876	7·353	7·353	[7]	7·353	7·353	100·00	0·2	. . .
	1877	7·353	7·353	[7]	7·353	7·353	100·00	0·2	. . .
31. Zeltweg Fohnsdorf (Antonieschacht [4]) . .	1876	7·852	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1·4
	1877	7·852	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1·4
Summe II *b)* .	1876	7.472·069	7.513·375	7.383·155	7.445·866	559·499	7·48	181·3	237·8
	1877	7.841·822	7.883·128	7.682·572	7.744·784	564·651	7·20	185·5	249·7
Summe II .	1876	8.071·416	8.108·708	7.766·165	7.829·657	570·622	7·07	181·3	240·7
	1877	8.546·064	8.583·326	8.299·215	8.365·686	575·774	6·73	186·5	253·2
Summe I + II .	1876	13.201·695	13.126·694	12.759·633	12·825·885	1.663·935	12·60	224·0	360·3
	1877	13.679·551	13.604·553	13.316·492	13.385·725	1.670·939	12·21	229·2	375·9
Einschliesslich der Längen der von nachstehenden ausländischen Bahnen im Inlande liegenden Theilstrecken, und zwar:									
bei den k. bayer. Staatsbahnen .	1876	36·421	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	0·2
	1877	36·421	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	0·2
bei den k. sächsischen Staatsb.	1876	44·166	. . . .	. . . .	. . . .	1·077	2·44	. . .	0·3
	1877	44·166	. . . .	. . . .	. . . .	1,077	2·44	. . .	0·3
bei der Oberschlesischen Eisenb.	1876	2·411	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .
	1877	2·411	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .
bei der Rechten Oder-Ufer Eisenbahn	1876	2·302	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .
	1877	2,302	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .
im Ganzen .	1876	85·300	. . . .	. . . .	. . . .	1·077	1·27	. . .	0·5
	1877	85·300	. . . .	. . . .	. . . .	1·077	1.27	. . .	0·5
und abzüglich der schweizerischen Strecke der Vorarlberger Eisenb. . .	1876	2·361	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .
	1877	2·361	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .
beträgt die **Total-Summe**	1876	13.284·631	. . . .	. . . .	. . . .	1.665·012	12·51	224·0	360·8
	1877	13.762·490	. . . .	. . . .	. . . .	1.672·016	12·15	229·2	376·4

[1] [2] [3] Siehe Bemerkungen auf Seite 10 und [4] Bemerkung auf Seite 12.
[5] Inclusive der in Liechtenstein und der in der Schweiz gelegenen Strecken.
[6] Inclusive der auf ungarischem Staatsgebiete gelegenen, 0,954 Kilometer langen Strecke.
[7] Die Wiener Verbindungsbahn hat keinen Personenverkehr.

II. Anlage-

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Mit Jahresschluss — emittirt — Actien	emittirt — Prioritäts-obligationen	noch zu emittiren — Actien	noch zu emittiren — Prioritäts-obligationen	amortisirt — Actien	amortisirt — Prioritäts-obligationen
		Gulden					
I. Gemeinsame Eisenbahnen.							
1. Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn	1876	[2]) 12,839.600	[2]) 18,958.800	. . . .	[3])	. . . .	85.00
	1877	[2]) 12,839.600	[2]) 18,958.800	. . . .	[3])	. . . .	109.0
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn	1876	19,412.600	[5]) 38,825.200	. . . .	. . . .	. . . .	[5]) 157.20
	1877	19,412.600	[5]) 38,825.200	. . . .	. . . .	. . . .	[5]) 201.60
3. Oesterreichische Staats-Eisenbahn	1876	[7]) 123,827.295	[7]) 202,445.826	. . . .	. . . .	[6]) 1,932.993	[6]) 5,972.98
	1877	[7]) 123,827.295	[7]) 202,445.826	. . . .	. . . .	2,113.335	[6]) 6,588.711
4. Südbahn	1876	[9]) 150,000.000	[9]) 452,583.597	. . . .	. . . .	[8]) 301.400	9,723.334
	1877	[9]) 150,000.000	[9]) 445,297.919	. . . .	. . . .	386.600	10,898.75
5. Ungarische Westbahn	1876	15,000.000	22,795.800	. . . .	1,267.200	. . . .	110,00
	1877	15,000.000	22,795.800	. . . .	1,267.200	. . . .	144.60
Summe I.	1876	321,079.495	735,609.223	. . . .	1,267.200	2,234.393	16,048.517
	1877	321,079.495	728,323.545	. . . .	1,267.200	2,499.935	17,942.667
II. Oesterreichische Eisenbahnen.							
a) K. k. Staatsbahnen.							
1. Bayerische Grenze-Kufstein	1876	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
	1877	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
2. Bodenbach-Niedergrund-Reichsgrenze	1876	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
	1877	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
3. Braunau-Strasswalchener Bahn	1876	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
	1877	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
4. Dalmatiner Bahn	1877	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
5. Dniester Bahn	1876	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
	1877	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
6. Donau-Ufer Bahn	1876	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
	1877	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
7. Istrianer Bahn	1876	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
	1877	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
8. Rakonitz-Protiviner Bahn	1876	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
	1877	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
9. Tarnów-Leluchówer Bahn	1876	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
	1877	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
Summe II *a)*.	1876	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
	1877	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .

Capitalien.*)

waren		
vom Anlagecapitale verwendet		
	im Ganzen [1]	pro Kilometer Bahnlänge [1]
	Gulden	
4)	38,288.568	143.617
4)	38,444.750	144.202
6)	58,237.800	158.594
5)	58,237.800	158.594
	263,346.955	136.697
	277,074.413	143.581
10)	317,575.170	141.790
10)	319,006.525	142.429
11)	37,298.364	100.025
11)	37,298.364	100.025
	714,746.857	138.170
	730,061.852	141.042
12)	703.000	327.129
12)	703.000	327.129
	2,090,154	189.927
	2,090,154	189.927
	4,651.077	123.982
13)	875.000	23.325
	9,441.539	89.269
14)	2,100.000	18.786
14)	2,100.000	18.786
	139.454	32.743
	366.015	85.939
	11,322.090	78.943
	12,308.591	85.821
	15,330.083	106.764
	16,015.545	111.538
	12,195.692	83.698
	13,042.875	89.505
	48,531.550	80.969
	56,942.719	80.746

*) Die Differenzen in den Angaben für das Gegenstandsjahr 1876 gegenüber denjenigen in der gleichnamigen Publication des Vorjahres finden ihre Begründung in der nachträglichen Richtigstellung seitens der Bahnverwaltungen

1) Einschliesslich des verwendeten Anlagecapitales für die im Besitze der Bahnverwaltungen befindlichen Industriebahnen.

2) Ansser den ursprünglich emittirten Actien und Prioritäten besteht das Anlagecapital noch aus einem, von der k. k. Staatsverwaltung auf Grund des Gesetzes vom 5. Juni 1875, R. G. Bl. XXXIII. Stück, Nr. 92, behufs Ergänzung desselben gewährten Garantievorschusse im Betrage von 1,800.000 fl.

3) Durch den Generalversammlungsbeschluss vom 21. Jänner 1876 ist die Bahnverwaltung ermächtigt worden, auf Grund der mit ungarischem Gesetzartikel XL vom Jahre 1875 gewährten Garantieerhöhung ein Prioritätsanlehen (II. Emission) im Nominalbetrage von 2,847.200 fl. in Silber oder 2,382.200 fl. in Gold zu emittiren; durch den Generalversammlungsbeschluss vom 23. Juni 1877 wurde diese Emission auf 2,382.200 fl. in Silber oder Gold festgesetzt.

4) Mit Inbegriff der Bauausgaben für den Lapkówer Tunnel, der Verwaltungskosten und Zinsen schwebender Schulden Ende 1877 mit 4,008.611 fl., Ende 1876 mit 4,057.292 fl. und ausschliesslich der Baukosten der Colonichäuser in Zagorz und Mező-Laborcz Ende 1877 mit 189.518 fl., Ende 1876 mit 136.950 fl.

5) Hiezu kommen noch die 6% in Silber verzinslichen, innerhalb 25 Jahren zu amortisirenden Brückenbau-Obligationen im Nominalbetrage von 480.000 fl., beziehungsweise die davon bereits amortisirten Beträge Ende 1877 mit 64.173 fl., Ende 1876 mit 51.861 fl.

6) Zu diesem Betrage sind noch hinzuzuzählen: Die Ausgaben für den Bau des Administrations-Gebäudes in Budapest, für sonstige Bau-, Nachtrags- und Ergänzungsarbeiten, endlich für Vermehrung der Fahrbetriebsmittel und Auswechslung von 15 Holzbrücken in solche aus Eisen und Stahl, im Ganzen Ende 1877 mit 7,045.626 fl., Ende 1876 mit 5,828.023 fl.

7) Betrifft eingezahltes Capital; das nominelle beziffert sich bei den Actien mit 107,800.000 fl., bei den Prioritäten mit 306,097.200 fl.; ausserdem besteht das Anlagecapital noch aus 11.000 Stück Actien im Nominalbetrage von 2,200.000 fl., welche zur Ablösung von Gründerrechten bestimmt, bisher noch nicht ausgegeben wurden. Von diesen Actien sind bis Ende 1877 190 Stück per 38.000 fl., bis Ende 1876 100 Stück per 20.000 fl. amortisirt worden.

8) Bezieht sich auf das eingezahlte Capital.

9) Das hier nachgewiesene Anlagecapital betrifft sowohl das österreichisch-ungarische, als auch das italienische Netz. In dem Prioritätencapital sind auch die in den Jahren 1877/78 rückzahlbaren Bons Ende 1877 im Betrage von 7,285.678 fl., Ende 1876 in jenem von 11,571.356 fl. enthalten, wodurch sich auch die Verminderung dieses Capitales um 7,285.678 fl. erklärt. Sämmtliche Prioritäten und Bons erscheinen im Einzahlungsbetrage eingestellt; der Gesammtnominalbetrag derselben belief sich Ende 1877 auf 895,972.200 fl., Ende 1876 auf 886,972.200 fl.

10) Nebstdem bezifferten sich die Geldbeschaffungskosten der Bons für die Jahre 1869 bis 1877 mit 18,865.380 fl., beziehungsweise für die Jahre 1869 bis 1876 mit 17,151.058 fl.

11) Dazu kommen noch die Baukosten des Administrations-Gebäudes in Budapest mit 515.406 fl.

12) Nach Angabe der königl. bayerischen Regierung.

13) Um diesen Betrag wurde die Bahn auf Grund des Gesetzes vom 7. April 1877, R. G. Bl. X. Stück, Nr. 25, von der k. k. Staatsverwaltung angekauft.

14) Der eingestellte Betrag repräsentirt den Kaufpreis, um welchen die Bahn auf Grund des Gesetzes vom 18. März 1876, R. G. Bl. XIV. Stück, Nr. 48, von der k. k. Staatsverwaltung erworben wurde; das für die Herstellung der Bahn ursprünglich verwendete Capital bezifferte sich mit 12,000.000 fl.

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Mit Jahresschluss emittirt Actien	emittirt Prioritäts-obligationen	noch zu emittiren Actien	noch zu emittiren Prioritäts-obligationen	amortisirt Actien	amortisirt Prioritäts-obligationen
		Gulden					
b) Privatbahnen.							
1. Aussig - Teplitzer Eisenbahn . . .	1876	5,260.500	13,999.950	1,753.500	. . . .	123.900	335.400
	1877	5,260.500	13,999.950	1,753.500	. . . .	135.450	422.100
2. Böhmische Nordbahn	1876	7,872.000	9,499.800	127.950	1,000.200	. . . .	[1] 405.900
	1877	7,872.000	9,499.800	127.950	1,000.200	. . . .	[1] 405.900
3. Böhmische Westbahn	1876	12,000.000	[3] 16,500.000	. . . .	. . . .	. . . .	1,095.000
	1877	12,000.000	[2] 16,500.000	. . . .	. . . .	. . . .	1,221.000
4. Brünn - Rossitzer Eisenbahn . . .	1876	2,192.400	[2] 2,174.108	. . . .	. . . .	. . . .	48.979
	1877	2,192.400	[2] 2,174.108	. . . .	. . . .	. . . .	54.772
5. Buschtěhrader Eisenbahn . . .	1876	23,510.950	32,491.650	764.050	5,216.850	345.975	669.300
	1877	23,510.950	32,573.250	764.050	5,135.250	345.975	870.600
6. Dux - Bodenbacher Eisenbahn . . .	1876	6,600.000	10,300.050	. . . .	1,599.900	. . . .	[8] 116.700
	1877	6,600.000	10,300.050	. . . .	1,599.900	. . . .	[8] 116.700
7. Elbogoner Localb.	1877	[9]	[9]	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
8. Erzherzog Albrecht-Bahn . .	1876	[11] 7,119.800	[11] 11,912.400	. . . .	4,000.000	. . . .	30.300
	1877	[11] 7,119.800	[11] 11,912.400	. . . .	4,000.000	. . . .	41.700
9. Galizische Karl Ludwig-Bahn . .	1876	47,880.000	34,825.200	. . . .	5,074.800	403.410	1,478.100
	1877	47,880.000	35,928.000	. . . .	3,972.000	458.220	1,742.400
10. Gratz - Köflacher Eisenbahn	1876	[12] 6,590.818	6,720.000	2,007.817	2,400.000	28.200	[14] 126.150
	1877	[12] 6,590.818	6,720.000	2,007.817	2,400.000	31.200	[14] 148.500
11. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . .	1876	78,236.812	[12] 44,110.800	. . . .	3,750.000	. . . .	[15] 9,372.675
	1877	78,236.812	[15] 44,110.800	. . . .	3,750.000	. . . .	10,067.025
12. Kaiser Franz Josef-Bahn	1876	42,416.600	53,560.000	. . . .	. . . .	. . . .	[15] 113.200
	1877	42,416.600	53,560.000	. . . .	3,500.000	. . . .	174.200
13. Kaiserin Elisabeth-Bahn	1876	68,000.000	[18] 109,049.050	. . . .	. . . .	. . . .	9,700.074
	1877	68,000.000	[18] 109,049.050	. . . .	. . . .	. . . .	10,181.891
14. Kronprinz Rudolf-Bahn	1876	55,000.600	73,687.100	585.200	9,085.200	50.000	1,224.300
	1877	55,000.600	74,045.300	585.200	9,085.200	57.800	1,439.400
15. Lemberg - Czernowitz-Jassy-Eisenb.	1876	[21] 22,500.000	[21] 45,000.000	[22]	[22]	[22] 22.000	[24] 459.600
	1877	[21] 24,000.000	[21] 45,000.000	[22]	[22]	[22] 24.000	[24] 530.100
16. Leoben - Vordernberger Eisenbahn	1876	[26] 640.000	[26] 1,290.000	. . . .	. . . .	. . . .	9.000
	1877	[26] 640.000	[22] 1,290.000	. . . .	. . . .	. . . .	16.500
17. Mährische Grenzbahn	1876	9,000.000	8,000.000	. . . .	. . . .	. . . .	20.400
	1877	9,000.000	8,000.000	. . . .	. . . .	. . . .	31.400
18. Mährisch - Schlesische Centralbahn	1876	12,400.000	15,000.000	. . . .	. . . .	. . . .	12.300
	1877	12,400.000	15,000.000	. . . .	. . . .	. . . .	18.900
19. Mährisch - Schlesische Nordbahn .	1876	. . . . . .	24,000.000	. . . .	. . . .	. . . .	75.600
	1877	. . . . . .	24,000.000	. . . .	. . . .	. . . .	91.100
20. Mösel-Hüttenberger Bahn	1876	[30]	[30]	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
	1877	[22]	[30]	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
21. Niederöst. Südwestb.	1877	[21]	[21]	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .

waren

	vom Anlagecapitale verwendet im Ganzen (Gulden)	pro Kilometer Bahnlänge (Gulden)
	20,149.729	134.094
	20,672.391	131.324
3)	17,961.603	99.733
2)	18,011.818	100.012
4)	28,026.900	144.472
4)	28,029.900	144.487
	4,381.751	141.087
6)	4,380.773	141.056
7)	55,824.622	125.783
7)	55,983.892	125.859
	18,635.298	167.495
	18,778.193	167.725
10)	220.000	41.431
12)	17,415.141	96.204
12)	17,398.320	96.111
	81,138.068	136.487
	81,558.784	137.364
	11,845.836	115.052
	11,851.491	115.107
16)	106,958.248	151.487
16)	108,475.013	153.570
17)	97,281.916	136.543
17)	97,329.907	136.609
19)	171,914.563	181.987
19)	172,556.820	182.571
20)	110,529.261	178.274
	136,604.764	170.856
	36,780.087	103.098
25)	39,868.735	111.756
27)	1,789.782	117.748
27)	1,791.010	117.830
	16,318.524	150.374
	16,360.848	150.765
28)	22,488.425	156.286
28)	22,488.425	156.286
	24,045.103	170.969
29)	24,044.761	170.966
30)	524.834	105.898
30)	524.834	105.898
	11,406.564	78.257

1) In Folge Generalversammlungsbeschlusses vom 17. September 1877 wurde die Amortisirung der Prioritäten bis auf Weiteres eingestellt.

2) Ausserdem beziffern sich die Baukosten des Administrations-Gebäudes in Prag Ende 1877 mit 520.947 fl., Ende 1876 mit 520.653 fl.

3) Davon waren Ende 1877 470.100 fl., Ende 1876 473.100 fl. an Prioritäten im Depôt.

4) Ueberdiess sind für Neuherstellungen Ende 1877 insgesammt 185.339 fl., Ende 1876 dagegen 22.414 fl., verausgabt worden.

5) Darunter die Prioritäten II. Emission im Einzahlungsbetrage; das gesammte nominelle Prioritätencapital beträgt 2,250.000 fl.

6) Die Abnahme der Baukosten mit Ende 1877 ist durch eine Abschreibung von 1485 fl. in Folge Demolirung begründet.

7) Nebstdem wurden für den Bau der Strecke Falkenau-Graslitz Ende 1877 insgesammt 2,655.852 fl., Ende 1876 dagegen 2,578.403 fl. verwendet.

8) Ueber Generalversammlungsbeschluss vom 4. April 1877 ist mit curatelbehördlicher Genehmigung die Amortisirung der Prioritäten auf die Dauer von $2^1/_2$ Jahren gänzlich sistirt.

9) Für die Elbogener Localbahn wurden weder Actien noch Prioritäten ausgegeben, sondern das Baucapital von den Privateigenthümern der Bahn beschafft, insoweit es nicht durch das von der Stadtgemeinde Elbogen zum Bahnbaue gewährte Darlehen und durch deren Grund- und Holzschenkungen gedeckt war.

10) Nach Angabe der Bahneigenthümer.

11) Von dem ursprünglich emittirten Anlagecapitale wurden 15.000 Stück Actien per 3,000.000 fl. zurückgekauft und 10.890 Stück Prioritäten per 3.267.000 fl. vernichtet.

12) Ausschliesslich der Bauausgaben für die Linie Stryj-Beskid Ende 1877 mit 1,877.810 fl., Ende 1876 mit 1,877.239 fl.; die Verminderung des Baucapitales mit Ende 1877 findet ihre Erklärung in der Abnahme der Geldbeschaffungskosten und Intercalarzinsen um den Betrag von 214.861 fl.

13) Hierunter $^1/_2$ Actie II. Emission (mit 80 fl. Einzahlung) im Betrage von 27 fl.

14) Mit Ausschluss der amortisirten Prioritäten der noch nicht begebenen Emission des Jahres 1873 Ende 1877 mit 36.000 fl., Ende 1876 mit 23.400 fl.

15) Einschliesslich der Krakau-Oberschlesischen Prioritätsactien im Betrage von 519.300 fl., beziehungsweise der hievon amortisirten Actien Ende 1877 mit 91.500 fl., Ende 1876 mit 85.050 fl.

16) Ueberdiess repräsentirt der diverse Besitzstand (ausschliesslich der Montananlagen) Ende 1877 die Summe von 3,272.182 fl., Ende 1876 von 3,322.704 fl.; weiters bezifferten sich die Ausgaben für die im Bau gewesene Linie Bielitz-Saybusch Ende 1877 mit 600.472 fl., Ende 1876 mit 122.348 fl.

17) Nebstdem betragen die Baukosten der Wohngebäude in Gmünd und Eger 147.708 fl.

18) Darunter das bereits gänzlich amortisirte Anlehen der Jahre 1829 und 1857 im Gesammtbetrage von 5,499.550 fl., und das Lotterieanlehen bei der österreichischen Creditanstalt im Betrage von 15,750.000 fl.; die von demselben bis Ende der Jahre 1877 und 1876 getilgten 1,018.141 fl., beziehungsweise 938.724 fl. sind, sowie das erstbezeichnete Anlehen in den amortisirten Prioritäten einbezogen.

19) Hiezu kommt noch der von der vertragsmässigen Pauschalbausumme für die Salzburg-Tiroler Bahn unausgefolgte Rest Ende 1877 per 61.400 fl., Ende 1876 per 721.400 fl.; ausserdem beziffern sich die Baukosten des Administrations-Gebäudes in Fünfhaus (Wien) Ende 1877 mit 735.117 fl., Ende 1876 mit 684.785 fl.

20) Uneingerechnet die Ausgaben für die mit Ende 1876 noch im Bau gewesene Salzkammergut-Bahn (Steinach-Schärding) per 11,376.290 fl.

21) Von dem emittirten Anlagecapitale entfallen ausschliesslich auf die romanischen Linien in Actien (II. Emission) 10,000.000 fl., in Prioritäten (III. Emission) 15,600.000 fl. Zu diesem Anlagecapitale gehören auch die von der romanischen Regierung (à fond perdu) geleisteten Bauzuschüsse (40.000 Francs per Kilometer) im Gesammtbetrage von 3.507.200 fl.

22) Laut Generalversammlungsbeschluss vom 30. Juli 1875 wurde die Beschaffung eines effectiven Capitales von 3,260.000 fl. durch Emission von Actien, beziehungsweise Prioritäten oder in sonstiger Weise genehmigt. Von dieser Summe ist bis Ende 1877 der Betrag von 942.600 fl. durch Hinausgabe von Actien III. Emission zum Nominale per 1,500.000 fl. aufgebracht worden.

23) Einschliesslich der amortisirten Actien II. Emission per 2.000 fl.

24) Darunter die amortisirten Prioritäten III. Emission per 24.600 fl.

25) Ueberdiess wurden bis Ende 1877 für Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln und Tracirung neuer Linien 207.533 fl., bis Ende 1876 nebstdem noch für Reconstruction von Brücken an Coursverlust etc. insgesammt 3,978.529 fl. verausgabt.

26) 20 Stück à 10 fl. eingezahlte Actien im Nominalbetrage per 2.000 fl., beziehungsweise 330 Stück Prioritäten im Nominalbetrage von 33.000 fl. sind noch im Portefeuille der Gesellschaft.

27) Dazu kommen noch die Ausgaben für Grundeinlösung, für zu verwerthende Gründe, Mobilien, Requisiten und Geräthe auf den Bahnstationen, Wächterhäusern etc. Ende 1877 mit 30.679 fl., Ende 1876 mit 35.179 fl.

28) Ausschliesslich der Bauausgaben für die unvollendete Linie Troppau-Zauchtl eventuell Trentschin, sowie des Werthes der Arbeiterhäuser im Gesammtbetrage von 4,059.634 fl.

29) Das Baucapital mit Ende 1877 hat sich durch die Abnahme der Grundeinlösungs- und Entschädigungskosten um den Betrag von 342 fl. vermindert.

30) Die der Hüttenberger Eisenwerksgesellschaft gehörige Mösel-Hüttenberger Bahn besitzt kein eigenes Anlagecapital; deren Baukosten wurden aus dem Gesellschaftscapitale bestritten.

31) Das nach den Bestimmungen des Uebereinkommens mit der k. k. Staatsverwaltung vom 9. Mai 1876, R. G. Bl. XX. Stück, Nr. 69, zusammengestellte Anlagecapital belief sich bei den Actien, einschliesslich des Staatsbeitrages von 2,500.000 fl. auf 3,610.000 fl., bei den vom Staate zum Course per 75 übernommenen Prioritäten auf 7,822.000 fl.

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Mit Jahresschluss: emittirt: Actien	emittirt: Prioritäts-obligationen	noch zu emittiren: Actien	noch zu emittiren: Prioritäts-obligationen	amortisirt: Actien	amortisirt: Prioritäts-obligationen
		Gulden					
22. Oesterreichische Nordwestbahn	1876	[1]) 59,000.000	75,340.200	1,000.000	7,424.400	. . . .	166.400
	1877	[1]) 59,000.000	76,464.600	1,000.000	6,300.000	. . . .	227.600
23. Ostrau-Friedländer Eisenbahn	1876	1,450.000	1,449.900	. . . .	. . . .	. . . .	21.300
	1877	1,450.000	1,449.900	. . . .	. . . .	. . . .	25.800
24. Pilsen - Priesener Eisenbahn	1876	[4]) 16,000.000	23,999.850	. . . .	. . . .	. . . .	60.000
	1877	[4]) 16,000.000	23,999.850	. . . .	. . . .	. . . .	60.000
25. Prag-Duxer Eisenbahn	1876	8,100.000	13,554.000	2,600.100	2,494.200	. . . .	16.050
	1877	8,100.000	13,554.000	2,600.100	2,494.200	. . . .	24.750
26. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	1876	[7]) 15,750.000	[8]) 18,179.200	. . . .	805.000	. . . .	[9]1,211.545
	1877	[7]) 15,750.000	[8]) 18,295.600	. . . .	688.600	. . . .	[9]1,337.228
27. Turnau - Kralup - Prager Eisenbahn	1876	[10]) 5,500.000	6,500.400	1,000.000	1,499.550	. . . .	275.850
	1877	[10]) 5,500.000	6,502.200	1,000.000	1,497.750	. . . .	322.050
28. Vorarlberger Eisenbahn	1876	6,000.000	7,257.000	. . . .	139.600	12.000	20.200
	1877	6,000.000	7,257.000	. . . .	139.600	12.000	26.400
29. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn	1876	4,390.000	6,380.000	. . . .	. . . .	. . . .	13.200
	1877	4,390.000	6,380.000	. . . .	. . . .	. . . .	20.400
30. Wiener Verbindungsbahn	1876	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
	1877	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
31. Zeltweg-Fohnsdorf (Antonischacht)	1876	[14])	[14])	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
	1877	[14])	[14])	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
Summe II b)	1876	523,410.480	664,780.658	9,838.617	44,489.700	985.485	27,077.52
	1877	524,910.480	667,565.858	9,838.617	45,562.700	1,064.645	29,618.416
Summe II	1876	523,410.480	664,780.658	9,838.617	44,489.700	985.485	27,077.52
	1877	524,910.480	667,565.858	9,838.617	45,562.700	1,064.645	29,618.416
Summe I + II	1876	844,189.975	1.400,389.881	9,838.617	45,756.900	3,219.878	43,126.040
	1877	845,989.975	1.395,889.403	9,838.617	46,829.900	3,564.580	47,561.08

Einschliesslich der von nachstehenden ausländischen Bahnen auf die im Inlande liegenden Theilstrecken derselben entfallenden, approximativen Anlagekosten, und zwar:

bei den königlich-bayerischen Staatsbahnen . . . . 1876 mit / 1877 „

bei den königlich-sächsischen Staatsbahnen . . . . 1876 „ / 1877 „

bei Oberschlesischen Eisenbahn . . . . 1876 „ / 1877 „

bei der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn . . . . 1876 „ / 1877 „

im Ganzen . 1876 „ / 1877 „

und abzüglich des vom verwendeten Anlagecapital auf die schweizerische Strecke der Vorarlberger Eisenbahn entfallenden Theilbetrages . . . . 1876 „ / 1877 „

beträgt die **Total-Summe** . 1876 „ / 1877 „

waren

vom Anlagecapitale verwendet	
im Ganzen	pro Kilometer Bahn-länge
Gulden	
[2] 139,397.317	151.230
[2] 139,764.955	151.628
[3] 2,899.900	87.951
[3] 2,899.900	87.951
[5] 38,408.162	166.117
[5] 39,615.713	149.508
[6] 22,548.102	142.237
[6] 22,433.922	141.516
[9] 34,532.963	124.026
[9] 35,389.515	127.102
[11] 12,892.836	107.723
[11] 12,961.727	108.298
[12] 13,257.000	147.291
[12] 13,257.000	147.291
10,570.000	156.582
10,570.000	156.582
[13] 3,651.168	483.406
[13] 3,660.407	484.629
475.000	60.494
475.000	60.494
1.122,942.169	146.775
1.169,365.382	145.716
1.171,473.719	141.949
1.226,308.101	140.467
[15] 1.886,220.576	140.493
[15] 1.956,369.953	140.681
3,850.000	105.708
3,850.000	105.708
7,916.000	179.232
8,000.000	181.134
318.000	131.895
320.000	132.725
214.000	92.962
215.000	93.397
12,298.000	144.173
12,385.000	145.193
348.200	147.291
348.200	147.291
1.898,170.376	140.515
1.968,406.753	140.684

[1]) Auf das Actiencapital waren bis Ende 1876 bei 11 Stück Stammactien noch 1104 fl. einzuzahlen; durch die im Jahre 1877 erfolgte Caducirung dieser Actien und Ausfertigung von Ersatzstücken, wovon Ende 1877 noch 4 sich im Portefeuille der Gesellschaft befanden, ist das Stamm Actiencapital auf den statutenmässigen Betrag gebracht worden.

[2]) Ausserdem beziffern sich die Bauausgaben für die Beamtenwohnungen und Arbeiterhäuser einschliesslich des Emissionsverlustes per 113.329 fl. bei den zur Deckung dieser Baukosten übernommenen Obligationen IV. Emission Ende 1877 mit 1,372.169 fl., Ende 1876 mit 1,141.383 fl.

[3]) Ueeingerechnet die unbedeckten Bau- und Projectirungskosten Ende 1877 mit 246.061 fl., Ende 1876 mit 264.615 fl.

[4]) Darunter das Darlehen der k. k. Staatsverwaltung im Betrage von 7,000.000 fl.

[5]) Hiezu kommen noch die Kosten der Werkstätten-Einrichtung, der Stations-Inventargegenstände etc. Ende beider Gegenstandsjahre mit 289.126 fl.; Ende 1877 überdiess die Ausgaben für den noch im Bau gewesenen Bilitzer Flügel per 86.143 fl.

[6]) Darunter die Bauausgaben für die Linie Brüx-Moldau Ende 1877 mit 2,360.344 fl. Ende 1876 mit 2,871.704 fl.; die Abnahme des Baucapitales mit Ende 1877 ist durch Abschreibung verjährter Intercalarzinsen und Ausscheidung rückständiger Prioritätszinsen der Emission 1872 im Gesammtbetrage von 213.700 fl. begründet.

[7]) Hievon sind 18 Stück Actien, welche an Stelle der im Jahre 1876 caducirten, nicht volleingezahlten Actien neu ausgefertigt wurden, Ende 1877 noch im Portefeuille der Gesellschaft geblieben.

[8]) Einschliesslich des Lotterieanlehens bei der österreichischen Creditanstalt per 3,150.000 fl., beziehungsweise der von demselben amortisirten Beträge Ende 1877 mit 203.628 fl., Ende 1876 mit 187.745 fl.

[9]) Ausserdem belaufen sich die Erweiterungskosten der Station Reichenberg, die Kosten der Eisengiesserei dortselbst und die Bahnbetriebszinsen im Ganzen Ende 1877 auf 841.409 fl., Ende 1876 auf 983.195 fl.

[10]) Davon befinden sich 603 Stück Actien I. und II. Emission im Gesammtbetrage von 120.800 fl. noch im Portefeuille der Gesellschaft.

[11]) Ausschliesslich der Baukosten des Administrations-Gebäudes in Prag per 466.351 fl.

[12]) Zu diesem Pauschalbetrage kommen noch die Kosten für Vermehrung der Fahrbetriebsmittel und für den Stationsbau Lustenau Ende 1877 mit 111.472 fl., Ende 1876 mit 147.732 fl.; diese Auslagen werden durch den Erlös der bisher unbegebenen Prioritäten gedeckt.

[13]) Die Wiener Verbindungsbahn wurde im Jahre 1870 um den Betrag von 2,000.000 fl. von den 6 in Wien einmündenden Bahnen: Kaiser Ferdinands Nordbahn, Südbahn, Oesterreichische Staats-Eisenbahn, Oesterreichische Nordwestbahn, Kaiserin Elisabeth-Bahn und Kaiser Franz Josef-Bahn vom Staate übernommen, und participiren diese 6 Bahnen zu gleichen Theilen an dem Ankaufspreise.

[14]) Besitzt kein eigenes Anlagecapital; die Baukosten dieser der Steierischen Eisenindustrie-Gesellschaft gehörigen Bahn wurden aus dem Capitale derselben bestritten.

[15]) Dazu kommen noch die in den vorhergehenden Bemerkungen specificirten Ausgaben für die im Bau begriffenen Strecken, sowie jene auf Rechnung der ersten Herstellung, welche das emittirte Anlagecapital überschreiten, ferner diejenigen Auslagen hinzuzurechnen, die zwar nicht für den Bau von Eisenbahnen, aber auf solche Anlagen verwendet worden sind, welche mit dem Eisenbahnbetriebe in Beziehung stehen. Dieselben beziffern sich Ende 1877 mit 46,696.819 fl., Ende 1876 mit 59,642.819 fl. An diesem Gesammtbetrage participiren die gemeinsamen Eisenbahnen Ende 1877 mit 26,565.960 fl., Ende 1876 mit 24,631.437 fl. Die österreichischen Eisenbahnen Ende 1877 mit 20,130.859 fl., Ende 1878 mit 35,011.412 fl.

III. Stand der

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Locomotiven: im Ganzen	Locomotiven: davon sind Tender-locomotiven	Locomotiven: mit Separat-tendern	Personen-: im Ganzen	Personen-: mit Achsen: im Ganzen	Personen-: mit Achsen: pro Kilometer Betriebslänge
		Stück					
I. Gemeinsame Eisenbahnen.							
1. Erste Ungarisch - Galizische Eisenbahn	1876	21	. . . .	21	50	100	0·38
	1877	21	. . . .	21	50	100	0·38
2. Kaschau Oderberger Eisenbahn	1876	51	. . . .	51	73	146	0·29
	1877	51	. . . .	51	73	146	0·30
3. Oesterreichische Staats Eisenbahn	1876	578	199	386	822	1.812	1·01
	1877	590	199	400	842	1.850	1·03
4. Südbahn	1876	547	33	514	1.180	3.006	1·35
	1877	545	30	515	1.054	2.500	1·12
5. Ungarische Westbahn	1876	34	. . . .	34	111	222	0·59
	1877	34	. . . .	34	111	222	0·59
Summe I.	1876	1.231	232	1.006	2.236	5.286	1·05
	1877	1.241	229	1.021	2.130	4.818	0·95
II. Oesterreichische Eisenbahnen.							
a) K. k. Staatshahnen.							
1. Braunau - Strasswalchener Bahn [4])	1876	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
	1877	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
2. Dniester Bahn	1876	8	2	6	20	10	0·35
	1877	8	2	6	20	40	0·35
3. Donau-Ufer Bahn [5])	1876	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
	1877	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
4. Istrianer Bahn	1876	10	. . . .	10	29	58	0·46
	1877	10	. . . .	10	29	58	0·46
5. Rakonitz-Protiviner Bahn	1876	12	. . . .	12	50	100	0·65
	1877	12	. . .	12	50	100	0·65
6. Tarnów-Leluchówer Bahn	1876	12	. . . .	12	30	60	0·41
	1877	12	. . . .	12	30	60	0·41
Summe II *a)*.	1876	42	2	40	129	258	0·46
	1877	12	2	40	129	258	0·39

[1]) Exclusive der Postwagen.
[2]) Exclusive der aerarischen Postwagen.
[4]) Ausserdem noch in 4 Personenwagen II. Classe je ein Doppelcoupé für den Postdienst eingerichtet.

Fahrbetriebsmittel.

wagen		Lastwagen [1]					Postwagen [2]	
mit Sitz- und Stehplätzen			mit Achsen		mit einer Tragfähigkeit			
im Ganzen	pro Achse	im Ganzen	im Ganzen	pro Kilometer Betriebslänge	im Ganzen	pro Achse	im Ganzen	mit Achsen
Anzahl		Stück			Tonnen		Stück	
1.598	15·98	515	1.030	3·86	5.090	4·94	5	10
1.598	15·98	515	1.030	3·86	5.090	4·95	5	10
3.125	21·41	805	1.610	4·38	8.360	5·19	2	8
3.129	21·45	805	1.610	4·38	8.360	5·19	2	8
32.867	18·13	12.364	26.088	14·59	125.571	4·81	23	56
33.762	18·25	12.462	26.192	14·62	126.631	4·83	25	60
47.524	15·81	11.137	22.510	10·05	110.144	4·88	5) 43	86
40.821	16·32	10.972	22.158	9·89	108.543	4·89	5) 43	86
3.709	16·71	669	1.338	3·58	6.550	4·89	9	18
3.709	16·71	669	1.338	3·58	6.550	4·89	9	18
88.823	16·80	25.490	52.576	10·41	255.715	4·86	82	178
83.019	17·23	25.423	52.328	10·39	255.174	4·[illegible]	84	182
. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
796	19·90	189	378	3·38	1.890	5·00	3	6
796	19·90	189	378	3·38	2.140	5·66	3	6
. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
1.181	20·86	6) 168	336	2·35	1.646	4·90	3	6
1.181	20·86	6) 169	338	2·35	1.656	4·90	3	6
2.105	21·05	339	678	4·44	3.390	5·00	3	6
2.105	21·05	339	678	4·44	3.390	5·00	4	8
1.080	18·00	216	432	2·96	2.195	5·09	5	10
1.080	18·00	244	488	3·35	2.427	4·98	5	10
5.162	20·01	912	1.824	3·27	9.121	5·00	14	28
5.162	20·01	941	1.882	2·84	9.613	5·10	15	30

4) Die Braunau-Strasswalchener Bahn wird mit den Fahrbetriebsmitteln der Kaiserin Elisabeth Bahn befahren.
5) Die Donau Ufer Bahn wird von der Kaiser Ferdinands Nordbahn betrieben.
6) Ausserdem noch 5 Wasserwagen.

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Locomotiven: im Ganzen	Locomotiven: davon sind Tender-locomotiven	Locomotiven: mit Separat-tendern	Personen-: im Ganzen	Personen-: mit Achsen: im Ganzen	Personen-: mit Achsen: pro Kilometer Betriebslänge
		S t ü c k					
b) **Privatbahnen.**							
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1876	41	. . . .	38	90	200	2·12
	1877	41	. . . .	38	90	200	2·12
2. Böhmische Nordbahn	1876	30	. . . .	28	66	132	0·73
	1877	30	. . . .	28	66	132	0·73
3. Böhmische Westbahn	1876	41	. . . .	37	80	160	0·79
	1877	41	. . . .	37	80	160	0·79
4. Brünn-Rossitzer Eisenbahn	1876	5	. . . .	5	6	12	0·39
	1877	5	. . . .	5	6	12	0·39
5. Buschtěhrader Eisenbahn	1876	94	5	91	179	364	0·91
	1877	94	5	91	179	361	0·91
6. Dux-Bodenbacher Eisenbahn	1876	28	. . . .	28	34	68	0·78
	1877	31	. . . .	31	34	68	0·78
7. Erzherzog Albrecht-Bahn	1876	16	. . . .	16	47	94	0·51
	1877	16	. . . .	16	47	91	0·51
8. Galizische Karl Ludwig Bahn	1876	168	. . . .	151	291	601	0·99
	1877	170	. . . .	151	283	579	0·96
9. Gratz-Köflacher Eisenbahn	1876	25	2	23	57	124	1·36
	1877	25	2	23	57	124	1·36
10. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1876	305	27	278	555	1.111	1·56
	1877	297	28	269	508	1.017	1·45
11. Kaiser Franz Josef-Bahn	1876	110	. . . .	102	450	900	1·96
	1877	110	. . . .	102	450	900	1·96
12. Kaiserin Elisabeth-Bahn	1876	217	19	189	697	1.402	1·49
	1877	220	19	189	699	1.406	1·49
13. Kronprinz Rudolf-Bahn	1876	92	18	74	259	518	0·81
	1877	107	18	89	295	590	0·72
14. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn	1876	54	2	52	94	188	0·52
	1877	56	2	54	91	188	0·52
15. Leoben-Vordernberger Eisenbahn [10]	1876	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
	1877	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .

[1]) Exclusive der Postwagen.
[2]) Exclusive der aerarischen Postwagen.
[3]) Ausserdem noch 1 Rettungswagen.
[4]) Für den Postdienst werden Dienst- und Gepäckswagen verwendet.
[5]) Für den Postdienst sind vom k. k. Postaerar 4 Wagen mit 16 Achsen beigestellt.

wagen		Lastwagen [1])					Postwagen [2])	
mit Sitz- und Stehplätzen		im Ganzen	mit Achsen		mit einer Tragfähigkeit		im Ganzen	mit Achsen
im Ganzen	pro Achse		im Ganzen	pro Kilometer Betriebslänge	im Ganzen	pro Achse		
Anzahl		Stück			Tonnen		Stück	
3.739	18·69	3) 2.320	4.640	49·25	25.300	5·45	4)	....
3.739	18·69	3) 2.320	4.640	49·25	25.300	5·45	4)	....
3.008	22·79	669	1.338	7·44	6.602	4·93	11	22
3.008	22·79	669	1.338	7·14	6.602	4·93	11	22
3.320	20·75	1.300	2.600	12·95	13.260	5·10	5)	....
3.320	20·75	1.300	2.600	12·95	13.260	5·10	5)	....
216	18·00	100	200	6·58	964	4·82	....	....
216	18·00	100	200	6·58	964	4·82	....	....
6.791	18·66	6) 2.283	4.566	11·50	24.938	5·46	12	36
6.791	18·66	6) 2.283	4.566	11·50	24.938	5·46	12	36
1.344	19·76	1.664	3.328	38·58	18.223	5·48	4	8
1.344	19·76	1.668	3.336	38·58	18.288	5·48	4	8
1.550	16·49	499	998	5·46	5.134	5·14	7	14
1.550	16·49	499	998	5·46	5.134	5·14	7	14
11.220	18·67	3.287	6.589	10·96	32.886	4·99	31	63
10.888	18·80	3.497	7.005	11·65	35.029	5·00	28	56
2.615	21·09	933	1.880	20·66	9.330	4·95	7)	....
2.615	21·09	933	1.880	20·66	9.330	4·96	7)	....
16.200	14·58	9.318	19.179	27·08	90.137	4·69	8) 19	38
14.878	14·63	9.274	19.059	26·86	90.752	4·76	8) 23	46
18.570	20·63	2.051	4.102	5·75	20.216	4·92	34	68
18.570	20·63	2.051	4.102	5·75	20.216	4·92	34	68
23.552	16·80	4.994	10.008	10·65	45.513	4·54	9) 8	16
23.576	16·70	4.994	10.008	10·65	45.513	4·54	9) 8	16
10.906	21·05	1.765	3.530	5·57	17.486	4·95	22	60
12.146	20·59	1.946	3.892	4·79	19.264	4·95	26	68
3.285	17·48	1.111	2.222	6·23	11.054	5·03	11	22
3.285	17·18	1.334	2.668	7·48	13.345	5·00	11	22
....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....	....

6) Ausserdem noch 2 Rettungswagen.
7) 4 Wagen der III. Classe sind mit Postcoupé versehen.
8) Ausserdem noch 19 Wagen mit 72 Achsen Eigenthum des k. k. Postaerars.
9) Ausserdem noch 16 Wagen mit 32 Achsen Eigenthum des k. k. Postaerars.
10) Die Leoben Vordernberger Eisenbahn wird mit den Fahrbetriebsmitteln der Südbahn befahren.

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Locomotiven: im Ganzen	Locomotiven: davon sind Tender-locomotiven	Locomotiven: mit Separat-tendern	Personen-: im Ganzen	Personen-: mit Achsen: im Ganzen	Personen-: mit Achsen: pro Kilometer Betriebslänge
		Stück					
16. Mährische Grenzbahn	1876	11	. . . .	11	29	58	0·52
	1877	11	. . . .	11	29	58	0·52
17. Mährisch-Schlesische Centralbahn	1876	20	. . . .	20	76	152	1·00
	1877	16	. . . .	16	76	152	1·00
18. Mährisch-Schlesische Nordbahn	1876	25	. . . .	25	42	84	0·59
	1877	25	. . . .	25	42	84	0·59
19. Oesterreichische Nordwestbahn	1876	148	4	144	309	618	0·66
	1877	148	4	144	309	618	0·66
20. Ostrau-Friedländer Eisenbahn [3])	1876	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
	1877	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
21. Pilsen-Priesener Eisenbahn	1876	36	. . . .	36	84	168	0·72
	1877	36	. . . .	36	92	184	0·80
22. Prag-Duxer Eisenbahn	1876	21	. . . .	21	29	58	0·38
	1877	21	. . . .	21	29	58	0·35
23. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	1876	50	. . . .	50	101	202	0·71
	1877	50	. . . .	50	101	202	0·71
24. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	1876	17	. . . .	15	46	92	0·77
	1877	17	. . . .	15	46	92	0·77
25. Vorarlberger Eisenbahn	1876	13	. . . .	13	52	104	1·08
	1877	13	. . . .	13	52	104	1·08
26. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn	1876	11	. . . .	11	30	60	0·90
	1877	11	. . . .	11	30	60	0·89
27. Wiener Verbindungsbahn [3])	1876	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
	1877	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
Summe II b.	1876	1.578	77	1.458	3.703	7.470	0·90
	1877	1.591	78	1.465	3.694	7.446	0·96
Summe II.	1876	1.620	79	1.498	3.832	7.728	0·95
	1877	1.633	80	1.505	3.823	7.704	0·91
Total-Summe	1876	2.851	311	2.504	6.068	13.014	0·99
	1877	2.874	309	2.526	5.953	12.522	0·93

[1]) Exclusive der Postwagen.
[2]) Exclusive der aerarischen Postwagen.
[3]) Die Ostrau Friedländer Eisenbahn wird mit den Fahrbetriebsmitteln der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Wiener Verbindungsbahn mit jenen der sechs Eigenthümer Gesellschaften befahren.
[4]) Für Postzwecke werden Dienst- und Gepäckswagen verwendet.

wagen		Lastwagen [1]					Postwagen [2]	
mit Sitz- und Stehplätzen		im Ganzen	mit Achsen		mit einer Tragfähigkeit		im Ganzen	mit Achsen
im Ganzen	pro Achse		im Ganzen	pro Kilometer Betriebslänge	im Ganzen	pro Achse		
Anzahl		Stück			Tonnen		Stück	
1.210	20·87	288	576	5·21	2.750	4·77	[4]	. . . .
1.202	20·72	288	576	5·21	2.750	4·77	[4]	. . . .
3.036	19·99	483	966	6·36	5.229	5·41	7	18
3.036	19·99	483	966	6·36	5.229	5·41	7	18
1.352	16·09	671	1.342	9·54	7.145	5·32	[5] 4	12
1.352	16·09	671	1.342	9·54	7.165	5·34	[5] 4	12
11.941	19·32	2.741	5.483	5·90	29.249	5·33	28	56
11.941	19·32	2.741	5.483	5·90	29.249	5·33	28	56
. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
3.846	22·89	795	1.590	6·86	8.218	5·18	4	8
4.130	22·45	833	1.666	6·28	8.607	5·17	4	8
1.171	20·19	602	1.204	8·00	6.645	5·52	[6]	. . . .
1.161	20·02	603	1.206	7·80	6.680	5·54	[6]	. . . .
3.683	18·23	987	1.974	6·97	10.201	5·17	[7]	. . . .
3.682	18·23	987	1.974	6·97	10.201	5·17	[7]	. . . .
1.943	21·12	403	806	6·73	4.080	5·06	3	6
1.943	21·12	403	806	6·78	4.080	5·06	3	6
1.955	18·80	206	412	4·29	2.060	5·00	3	6
1.955	18·80	206	412	4·29	2.060	5·00	3	6
1.230	20·50	106	212	3·19	1.036	4·89	. . . .	. . . .
1.230	20·50	106	212	3·14	1.036	4·89	. . . .	. . . .
. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
137.683	18·13	39.576	79.745	10·58	397.656	4·98	208	453
137.558	18·47	40.189	80.935	10·43	404.992	5·00	213	462
142.845	18·48	40.488	81.569	10·07	406.777	4·99	222	481
142.720	18·52	41.130	82.817	9·83	414.605	5·00	228	492
231.668	17·80	65.978	134.145	10·21	662.492	4·94	304	659
225.739	18·02	66.553	135.145	10·04	669.779	4·95	312	674

[5]) Ausserdem verkehren noch aerarische Postwagen mit 16 Achsen.
[6]) In 3 Personenwagen IV. Classe sind je 2 Coupé für den Postdienst eingerichtet.
[7]) 7 halbe Wagen III. Classe sind für die Postmanipulation bestimmt.

IV. Leistungen der

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Zurückgelegte Nutz-Kilometer im Ganzen	pro Kilometer Betriebslänge
		Anzahl	
I. Gemeinsame Eisenbahnen.			
1. Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn	1876	337.264	1.266·47
	1877	318.688	1.196·71
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn	1876	1,352.108	3.682·07
	1877	1,296.938	3.531·83
3. Oesterreichische Staats-Eisenbahn	1876	8,784.316	4.908·10
	1877	8,513.448	4.757·96
4. Südbahn	1876	11,215.878	5.042·37
	1877	11,872.574	5.337·60
5. Ungarische Westbahn	1876	680.337	1.824·50
	1877	711.994	1.909·30
Summe I.	1876	22,369.903	4.479·11
	1877	22,713.642	4.524·58
II. Oesterreichische Eisenbahnen.			
a) K. k. Staatsbahnen			
1. Braunau-Strasswalchener Bahn	1876	56.912	1.521·14
	1877	55.794	1.491·25
2. Dniester Bahn	1876	130.087	1.163·76
	1877	142.368	1.273·63
3. Donau-Ufer Bahn ¹)	1876		
	1877	2.574	604·36
4. Istrianer Bahn	1876	38.773	958·02
	1877	153.627	1.071·16
5. Rakonitz-Protiviner Bahn	1876	268.572	1.932·06
	1877	289.939	1.898·77
6. Tarnów-Leluchówer Bahn	1876	44.563	820·74
	1877	130.971	898·77
Summe II *a)*	1876	538.907	1.559·52
	1877	775.273	1.302·43

¹) Für das Jahr 1876 liegen keine Angaben vor.
²) Die k. k. Donau-Ufer Bahn hat keinen Personenverkehr.

Fahrbetriebsmittel.

Zurückgelegte Achs-Kilometer von eigenen und fremden Personenwagen auf eigener Bahn (Anzahl)	Zurückgelegte Achs-Kilometer von eigenen und fremden Lastwagen auf eigener Bahn (Anzahl)	Massenbeförderung auf 1 Kilometer reducirt: Personen-Gewicht (Tonnen-Kilometer)	Gepäcks-Güter- und Thiergewicht (Tonnen-Kilometer)	daher Netto-Gewicht im Ganzen (Tonnen-Kilometer)	daher Netto-Gewicht pro Kilometer Betriebslänge (Tonnen-Kilometer)
2,975.100	9,657.944	917.915	17,326.270	18,244.185	68,509·15
2,793.048	8,422.510	663.034	14,394.143	15,055.477	56,535·35
5,480.970	50,729.284	1,770.774	115,517.007	117,287.781	319,398·98
5,415.962	49,293.008	1,687.176	121,754.975	123,442.151	336,158·61
62,840.243	457,012.500	19,629.331	806,603.141	826,232.472	468,507·66
59,864.427	433,452.845	18,573.328	831,407.522	849,980.850	475,033·81
91,230.618	380,975.453	25,930.528	867,362.681	893,293.209	401,601·71
88,745.898	427,363.538	25,496.677	979,795.913	1,005,292.590	451,953·80
7,702.682	16,539.960	1,756.722	29,217.182	30,973.904	83,064·67
7,658.784	17,149.746	1,720.356	33,107.813	34,828.169	93,400·90
170,229.613	914,915.141	50,005.270	1.836,026.281	1,886,031.551	377,638·93
164,478 119	935,681.647	48,138.571	1.980,460.666	2,028,599.237	404,100·45
361.540	684.633	104.220	1,285.846	1,390.066	37.153·63
353.424	486.316	94.287	1,100.381	1,191.668	31.931·04
1,103.900	2,625.158	404.019	3,777.598	4,181.617	37.409·01
1,279.202	3,931.266	319.393	5,001.611	5,321.004	47.602·04
. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .
[2])	35.167	[2])	[3]) 160,415	[3]) 160.415	37.664·94
265.462	302.342	90.503	324.161	414.664	10.245·70
959.298	1,342.700	211.464	1,563.062	1,774.526	12.372·84
1,959.960	2,723.456	363.606	4,058.740	4,422.346	31.813·37
1,537.021	3,383.082	351.479	5,782.495	6,133.974	40.170·62
344.685	955.234	162.206	1,373.355	1,535.561	28.281·29
1,034.610	2,535.440	313.508	3,072.296	3,385.804	23.234·68
1,035.517	7,290.823	1,121.554	10,819.700	11,944.254	34.565·12
5,163.555	11,713.973	1,290.131	16,680.260	17,970.391	30.187·87

[3]) Die Tonnenkilometer wurden approximativ nach der ganzen Bahnlänge berechnet.

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Zurückgelegte Netz-Kilometer im Ganzen	Zurückgelegte Netz-Kilometer pro Kilometer Betriebslänge
		Anzahl	
b) Privatbahnen.			
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1876	497.445	5.280·62
	1877	471.562	5.005·86
2. Böhmische Nordbahn	1876	725.213	4.036·04
	1877	703.759	3.916·65
3. Böhmische Westbahn	1876	988.988	4.927·41
	1877	1,008.435	5.024·23
4. Brünn-Rossitzer Eisenbahn	1876	111.251	3.664·75
	1877	104.718	3.449·55
5. Buschtěhrader Eisenbahn	1876	1,560.551	4.019·03
	1877	1,499.368	3.777·86
6. Dux-Bodenbacher Eisenbahn	1876	557.497	6.448·18
	1877	513.981	5.944·86
7. Erzherzog Albrecht-Bahn	1876	188.611	1.032·80
	1877	190.346	1.042·30
8. Galizische Karl Ludwig-Bahn	1876	3,037.888	5.054·40
	1877	3,758.760	6.253·78
9. Gratz-Köflacher Eisenbahn	1876	313.150	3.442·72
	1877	285.930	3.143·47
10. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1876	5,661.451	8.485·00
	1877	5,748.584	8.499·14
11. Kaiser Franz Josef-Bahn	1876	2,946.111	4.135·11
	1877	2,719.956	3.817·68
12. Kaiserin Elisabeth-Bahn	1876	4,940.240	5.260·11
	1877	5,219.296	5.557·24
13. Kronprinz Rudolf-Bahn	1876	1,744.187	2.756·29
	1877	1,838.363	2.263·06
14. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn	1876	1,474.805	4.136·34
	1877	1,812.061	5.082·23
15. Leoben-Vordernberger Eisenbahn	1876	45.529	2.995·33
	1877	45.981	3.025·06

Zurückgelegte Achs-Kilometer von eigenen und fremden Personenwagen auf eigener Bahn	Zurückgelegte Achs-Kilometer von eigenen und fremden Lastwagen auf eigener Bahn	Massenbeförderung auf 1 Kilometer reducirt: Personen-Gewicht	Gepäcks-Güter- und Thiergewicht	daher Netto-Gewicht im Ganzen	daher Netto-Gewicht pro Kilometer Betriebslänge
Anzahl		Tonnen Kilometer			
1,361.531	19,103.508	1,226.741	46,329.314	47,556.055	504.830·63
3,605.278	18,682.187	1,027.581	47,920.959	48,948.540	519.612·53
3,841.988	14,613.724	1,322.731	29,204.080	30,526.811	169.891·65
3,559.116	14,731.782	1,215.444	30,678.216	31,893.660	177.498·60
4,668.786	34,381.658	1,807.218	73,764.642	75,571.860	376.522·64
4,591.674	35,693.912	1,685.009	78,980.056	80,665.065	401.898·58
399.206	4,399.810	163.842	7,916.959	8,080.801	266.192·34
533.881	3,922.575	177.191	7,421.980	7,599.171	250.326·61
8,364.416	42,989.714	2,900.100	114,647.534	117,547.634	302.731·55
8,117.986	42,075.002	2,735.927	114,838.735	117,574.662	296.244·39
1,800.695	18,625.720	573.557	53,090.163	53,663.720	620.691·16
1,752.246	18,032.046	435.026	45,376.484	45,811.510	529.870·11
1,877.166	6,830.442	849.373	9,664.060	10,513.433	57.569·09
1,898.376	5,856.340	597.672	13,359.920	13,957.592	76.429·70
16,146.246	154,788.773	8,830.488	279,287.397	288,117.885	479.367·16
18,540.181	216,134.441	8,863.098	477,286.234	486,149.332	808.849·57
1,792.288	10,029.141	593.175	22,146.076	22,739.251	249.991·78
1,854.289	9,070.222	522.261	20,998.684	21,520.945	236.597·90
44,230.138	307,897.338	12,090.667	627,146.367	639,237.034	945.096·83
43,573.269	327,241.820	11,176.810	686,427.687	697,604.497	1,031.391·74
24,401.090	73,992.690	8,664.257	146,733.570	155,397.827	218.113·84
17,554.290	72,383.344	7,996.554	146,786.671	154,783.225	217.251·20
35,067.837	181,191.250	10,915.347	273,452.501	284,367.848	264.449·55
36,143.358	162,102.649	9,921.601	352,508.728	362,432.329	385.899·65
12,556.084	35,131.624	3,891.944	68,329.044	72,220.988	114.128·89
13,113.559	39,848.222	3,699.857	82,524.868	86,224.725	106.144·03
7,441.806	39,813.591	2,613.379	72,253.721	74,867.100	209.977·61
7,292.290	59,911.283	2,500.507	141,701.923	144,202.430	404.440·44
189.612	731.536	29.716	2,471.895	2,501.611	164.579·67
189.016	886.396	29.801	2,775.027	2,804.830	184.528·29

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Zurückgelegte Netz-Kilometer im Ganzen	Zurückgelegte Netz-Kilometer pro Kilometer Betriebslänge
		Anzahl	
16. Mährische Grenzbahn	1876	153,825	1.393·05
	1877	132,388	1.198·91
17. Mährisch Schlesische Centralbahn	1876	320,351	2.111·96
	1877	312.737	2.061·65
18. Mährisch Schlesische Nordbahn	1876	471.205	3.350·13
	1877	439.954	3.128·22
19. Oesterreichische Nordwestbahn	1876	3,848.771	1.147·92
	1877	3,896.901	1.190·98
20. Ostrau-Friedländer Eisenbahn	1876	50,845	1.512·29
	1877	48.618	1.475·65
21. Pilsen-Priesener Eisenbahn	1876	583.742	3.141·49
	1877	709.054	2.975·38
22. Prag-Duxer Eisenbahn	1876	450,532	3.285·12
	1877	497.179	3.252·03
23. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	1876	1,108.541	3.915·31
	1877	1,035.905	3.658·49
24. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	1876	410.307	3.428·22
	1877	398.311	3.328·24
25. Vorarlberger Eisenbahn	1876	304.485	3.173·30
	1877	294.543	3.069·88
26. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn	1876	230.553	3.527·91
	1877	229.561	3.475·39
27. Wiener Verbindungsbahn	1876	82.582	11.231·06
	1877	1)	. . . .
Summe II b/	1876	32,808,656	4.406·29
	1877	33,916.617	4.379·82
Summe II	1876	33,347.563	1.269·63
	1877	34,691.890	4.160·13
Total-Summe	1876	55,717.466	4.351·22
	1877	57,405.532	4.297·09

1) Liegen keine Angaben vor.

Zurückgelegte Achs-Kilometer von eigenen und fremden Personenwagen auf eigener Bahn	Zurückgelegte Achs-Kilometer von eigenen und fremden Lastwagen auf eigener Bahn	Massenbeförderung auf 1 Kilometer reducirt: Personen-Gewicht	Gepäcks-Güter- und Thiergewicht	daher Netto-Gewicht im Ganzen	daher Netto-Gewicht pro Kilometer Betriebslänge
Anzahl		Tonnen-Kilometer			
929.862	3,509.028	230.518	6,179.248	6,409.766	58.017·38
793.963	3,906.091	189.170	1,398.760	1,587.930	41.548·71
2,222.826	4.958.701	717.472	10.971.446	11,718.918	77.255·19
2,228.957	7,122.267	687.168	11,511.932	12,229.400	80.620·47
3,956.569	11,987.525	1,116.590	20,919.367	22,065.957	156.896·73
3,603.151	11,558.874	1,011.558	21,720.606	22,762.164	161.847·01
29,182.980	113,037.348	8,603.504	219,581.035	228,187.539	245.924·07
27,396.511	120,214.217	8,115.336	231,460.621	212,575.957	261.430·87
395.362	1,317.813	104.901	2,728.162	2,833.063	85.936·33
364.748	1,104.228	95.197	2,368.627	2,463.821	74.736·07
2,507.647	11,304.971	626.316	19,729.820	20,356.136	109,519·37
2,681.874	13,642.638	759.994	25,077.011	25,837.005	108.426·27
1,292.054	9,710.158	480.639	21,041.168	21,521.807	178.801·65
1,396.228	11,023.088	476.818	25,757.100	26,233.918	171.491·73
6,814.722	30,115.969	1,641.818	69,647.402	71,292.220	251.802·97
5,660.936	26,430.037	1,503.655	51,336.359	52,840.014	186.630·08
3,369.744	9,575.359	1,022.605	16,549.666	17,572.271	146.820·99
3,047.660	9,789.273	965.199	18,011.026	18,976.225	158.551·10
2,470.304	3,597.468	691.223	5,389.289	6,083.512	63,105·58
2,205.001	3,468.784	638.329	5,704.027	6,342.356	66,103·39
1,076.138	7,071.834	274.638	14,171.897	14,446.535	221,069·67
1,061.066	7,427.726	260.181	15,330.342	15,590.523	236.026·93
[2])	2,641.231	[2])	5,156.184	5,156.181	701,235·11
[2])	2,705.273	[2])	5,427.552	5,127.552	738.141·16
221,890.099	1.103,677.921	72,018.759	2,241,535.007	2.313,553.766	310.716·54
212,762.160	1.243,964.720	67,319.276	2.670,720.135	2.738,039.411	353.576·90
225,425.646	1.110,968.747	73,113.313	2.252,351.707	2.325,198.020	297.049·11
217,925.715	1.255,678.691	68,609.407	2,687,400.395	2.756,009.802	330.491·48
395,655.259	2.025,883.888	123,148.583	4.088,380.988	4.211,529.571	328,362·68
382,403.834	2.191,360.338	116,747.978	4.667,861.061	4.784,609.039	358.151·87

[2]) Die Wiener-Verbindungsbahn hat keinen Personenverkehr.

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Personenbeförderung						
		I.	II.	III.	IV.	Militärpersonen	Im Ganzen	pro Kilometer Betriebslänge
		Classe						
		Anzahl						
I. Gemeinsame Eisenbahnen.								
1. Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn . .	1876	1.870	17.932	72.494	74.065	20.624	186.985	702
	1877	1.382	15.280	46.067	72.037	14.107	148 873	559
2. Kaschau - Oderberger Eisenbahn	1876	3.990	52.173	127.436	392.727	15.750	592.076	1.612
	1877	3.645	46.713	126.755	355.064	14 703	546.880	1.489
3. Oesterreichische Staats-Eisenbahn . .	1876	55.997	756.011	3,186.508	. . . .	211.450	4,509.966	2.562
	1877	52.205	700.539	3,151.412	. . . .	188.135	4,092.291	2.290
4. Südbahn	1876	145.031	1,176.183	6,125.083	. . . .	206.260	7,652.557	3.440
	1877	119.274	1,149.561	5,948.810	. . . .	203,892	7,421.537	3.336
5. Ungarische Westbahn	1876	4.858	52.630	267.831	215.907	12.546	553.772	1.485
	1877	4.652	47.856	245.177	234.708	13.848	546.241	1.465
Summe I.	1876	211.746	2,054.929	10,079.352	682.699	466.630	13,495.356	2.704
	1877	181.158	1,959.949	9,518.221	661.809	431.685	12,755.822	2.542
II. Oesterreichische Eisenbahnen.								
a) K. k. Staatsbahnen.								
1. Braunan - Strasswalchener Bahn . . .	1876	148	4.348	64.085	1.969	953	71.503	1.911
	1877	113	3.708	58.655	. . . .	1.029	63.535	1.698
2. Dniester Bahn	1876	492	7.049	124.389	. . . .	8.314	140.244	1.255
	1877	314	5.671	102.565	. . .	7.533	116.083	1.038
3. Donau-Ufer Bahn[1]) . .	1876	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .
	1877	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. .	. . . .	. . .
4. Istrianer Bahn	1876	242	5.232	19.621	. . . .	2.561	27.656	683
	1877	450	7.828	39.621	. . . .	6.690	54.589	380
5. Rakonitz - Protiviner Bahn	1876	778	18.113	139.278	. . . .	3.291	161.460	1.162
	1877	761	14.747	138.903	. . . .	2,918	157.329	1,030
6. Tarnów - Leluchówer Bahn	1876	156	4.638	19.333	. . . .	1.878	26.005	479
	1877	512	11,063	55.245	. . . .	4.131	70.951	486
Summe II a) .	1876	1.816	39.380	366.706	1.969	16.997	426.868	1.114
	1877	2.180	43.017	394.989	. . . .	22.301	462.487	782

[1]) Die k. k. Donau-Ufer-Bahn hat keinen Personenverkehr.

Zurückgelegte Personenkilometer							Durchschnittlich war jede bewegte Achse besetzt mit Personen	Jeder Reisende hat durchschnittlich zurückgelegt
I.	II.	III.	IV.	Militärpersonen	Im Ganzen	pro Kilometer Betriebslänge		
Classe								
Anzahl								Kilometer
125.969	1,187.058	1,206.800	4,627.174	1,568.906	11,745.907	43.994·81	3·94	62·65
69.577	806.515	2.291.127	3,166.538	1,635.023	8,268.780	34.050·38	2·96	55·54
241.006	2,506.685	5,121.432	14,076.695	1,023.383	23,269.201	63.366·86	4·24	39·30
217.215	2,444.137	5,214.667	13,066.364	1,142.485	22,414.868	60.223·38	4·08	40·44
7,882.457	61,875.986	163,167.844	. . . . .	21,598.599	251,524.886	144.552·26	4·05	56·43
6,984.758	58,819.087	155,478.068	. . . .	19,996.842	240,978.755	134.885·28	4·02	58·88
15,691.489	65,013.697	232,111.750	. . . . .	24,670.071	337,517.010	151.739·00	3·69	44·10
11,799.219	66,950.448	224,816.655	. . . . .	27,292.031	330,858.353	148.745·44	3·72	44·58
355.189	3,211.559	14,177.794	7,304.698	1,030.294	23,079.534	61.893·81	2·99	41·67
330.853	2,959.156	10,304.743	7,837.281	1,129.538	22,561.571	60.504·79	2·94	41·30
24,296.110	133,794.985	416,415.620	26,008.567	49,891.256	650,106.538	130.242·40	3·81	48·17
19,401.622	131,979.313	397,835.260	24,370.183	51,195.919	624,782.327	124.526·17	3·79	48·98
3.570	96.470	1,207.849	36.839	33.648	1,378.376	36.841·18	3·81	19·27
3.286	84.357	1,148.264	. . . .	38.438	1,244.343	33.258·75	3·52	19·58
21.704	256.151	4,680.816	. . . . .	321.193	5,279.864	47.234·00	4·78	37·64
11.835	215.298	3,387.964	. . . . .	482.607	4,097.704	36.658·32	3·20	35·29
. . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .
. . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . . .	. . . . .	. . .	. . .
11.876	188.031	602.377	. . . .	303.318	1,105.602	27.320·17	4·16	39·97
40.708	403.472	1,385.434	. . . . .	742.427	2,572.041	17.933·50	2·68	47·11
31.012	561.740	4,003.713	. . . . .	186.460	4,785.925	34.428·88	2·41	29·64
31.587	460.937	4,003.863	. . . . .	112.499	4,638.886	30.379·48	3·02	29·40
46.601	399.167	1,559.240	. . . . .	140.830	2,115.808	38.968·02	6·13	81·36
43.081	741.617	2,985.969	. . . . .	307.082	4,077.749	27.983·07	3·91	57·47
87.763	1,501.559	12,053.965	36.839	985.449	14,665.575	38.294·11	3·63	34·35
130.497	1,905.679	12,884.494	. . . . .	1,713.053	16,630.723	28.138·25	3·22	35·94

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Personenbeförderung						
		I.	II.	III.	IV.	Militärpersonen	Im Ganzen	pro Kilometer Betriebslänge
		Classe						
		Anzahl						
b) **Privatbahnen.**								
1. Aussig - Teplitzer Eisenbahn	1876	5.308	125.757	630.227	41.902	12.244	815.438	8.656
	1877	4.999	110.466	537.534	47.776	10.020	710.795	7.545
2. Böhmische Nordbahn	1876	1.174	57.250	396.991	283.124	2.724	741.263	4.125
	1877	1.166	52.301	388.004	221.009	2.577	665.057	3.701
3. Böhmische Westbahn	1876	4.290	73.621	450.535	. . . .	8.040	536.486	2.673
	1877	3.505	64.404	421.502	. . . .	9.668	499.079	2.486
4. Brünn - Rossitzer Eisenbahn	1876	1.309	22.536	122.950	. . . .	2.186	148.981	6.419
	1877	1.710	24.489	129.267	. . . .	6.424	161.890	6.976
5. Buschtěhrader Eisenbahn	1876	13.433	156.681	823.627	107.243	9.861	1,110.845	2.829
	1877	12.041	138.323	737.607	100.023	10.259	998.256	2.532
6. Dux - Bodenbacher Eisenbahn	1876	347	25.040	193.350	191.560	133	410.430	4.747
	1877	105	21.217	161.458	169.742	171	352.993	4.083
7. Erzherzog Albrecht-Bahn	1876	502	8.822	34.623	142.971	6.706	193.624	1.060
	1877	599	7.564	28,584	106.463	6.815	150.025	821
8. Galizische Karl Ludwig-Bahn	1876	14.585	109.192	689.548	. . . .	92.635	905.960	1.507
	1877	13.885	100.059	615.443	. . . .	93.371	822.758	1.369
9. Gratz - Köflacher Eisenbahn	1876	409	16.702	205.461	100.793	687	324.052	3.562
	1877	398	14.019	177.575	86.361	973	279.356	3.071
10. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1876	39.668	376.382	1,110.733	784.688	94.038	2,405.509	3.574
	1877	35.965	332.206	1,020.363	721.605	75.442	2,185.581	3.096
11. Kaiser Franz Josef-Bahn	1876	24.599	261.889	1,202.652	551.555	42.080	2,082.775	2.951
	1877	22.500	225.721	1,090.303	475.057	47.655	1,861.236	2.637
12. Kaiserin - Elisabeth Bahn	1876	63.410	526.002	3,106.734	. . . .	40.236	3,736.382	4.090
	1877	59.731	483.090	2,873.092	. . . .	35.342	3,451.255	3.778
13. Kronprinz Rudolf-Bahn	1876	9.197	74.312	584.956	682.415	13.556	1,364.436	2.183
	1877	9.116	74.031	625.566	551.267	12.577	1,272.557	1.581
14. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn .	1876	7.802	44.568	384.320	. . . .	14.894	451.584	1.267
	1877	10.550	43.056	410.247	. . . .	23.590	487.443	1.367
15. Leoben - Vordernberger Eisenbahn . .	1876	262	3.029	36.366	. . . .	68	39.725	2.613
	1877	122	2.044	35.624	. . . .	112	37.902	2.493

Zurückgelegte Personenkilometer							Durchschnittlich war jede bewegte Achse besetzt mit Personen	Jeder Reisende hat durchschnittlich zurückgelegt
I.	II.	III.	IV.	Militärpersonen	Im Ganzen	pro Kilometer Betriebslänge		
Classe								
Anzahl								Kilometer
135.296	2,690.261	12,525.965	597.587	305.586	16,254.695	172.551·48	3·72	19·93
148.470	2,549.791	9,741.133	767.395	371.782	13,578.571	144.143·12	3·76	19·10
48.218	1,636.816	9,138.309	6,376.368	102.530	17,602.241	97.962·20	4·58	23·77
47.887	1,507.521	9,266.853	5,252.931	98.053	16,173.245	90.009·35	4·54	24·32
399.471	4,240.211	18,762.950	. . . . .	520.211	23,922.843	118.692·85	5·12	44·59
342.881	3,675.307	17,547.580	. . . . .	675.762	22,241.533	110.814·27	4·84	44·56
16.358	292.978	1,834.418	. . . . .	30.608	2,174.362	93.694·23	5·44	14·59
21.460	330.598	1,913.156	. . . . .	73.000	2,338.214	100.754·68	4·38	14·44
990.536	8,604.581	25,756.164	2,305.924	758.088	38,415.296	99.625·24	4·59	35·21
838.500	7,883.661	24,253.913	2,287.400	911.655	36,175.129	91.770·33	4·45	36·23
14.692	566.364	3,491.806	3,569.142	4.067	7,646.071	88.436·82	4·24	18·62
13.811	418.806	2,621.487	2,740.347	4.421	5,798.872	67.071·55	3·31	16·42
32.897	512.529	1,984.611	8,148.279	484.991	11,163.307	61.128·61	5·94	57·65
44.020	479.277	1,756.473	5,132.434	417.574	7,829.778	42.874·70	4·12	52·18
4,322.325	19,327.953	71,479.446	. . . . .	16,957.586	112,087.310	186.489·55	6·94	123·72
4,073.869	18,802.189	71,252.295	. . . . .	18,034.723	112,163.076	186.615·61	6·05	136·32
12.442	445.771	1,836.421	2,595.879	13.870	7,904.383	86.899·54	4·41	24·39
14.328	427.646	4,311.800	2,160.410	36.974	6,951.158	76.419·94	3·75	21·81
6,130.829	33,940.169	58,550.881	44,868.488	13,288.893	156,779.263	232.931·58	3·54	65·17
5,410.301	30,273.787	55,383.665	41,951.464	12,003.695	145,022.912	205.491·08	3·32	66·35
3,030.016	14,353.607	49,333.412	41,988.540	5,113.373	113,818.978	161.278·81	4·66	54·61
2,768.746	15,893.065	46,115.862	34,393.756	5,586.975	101,758.404	148.410·19	5·96	56·28
7,515.389	38,519.351	92,800.194	. . . . .	5,027.256	113,862.190	157.465·81	4·10	38·50
6,900.292	35,761.572	84,391.770	. . . . .	3,945.781	130,999.415	143.386·73	3·62	37·95
602.254	3,919.486	21,598.713	24,138.275	1,225.392	51,484.120	82.381·18	4·10	37·78
578.065	3,857.124	24,029.462	19,491.710	1,031.302	48,987.663	60.893·19	3·73	38·49
989.366	4,676.515	26,075.706	. . . . .	2,327.597	34,069.184	95.552·87	4·57	75·44
1,029.200	4,318.955	21,437.367	. . . . .	2,665.928	32,451.450	91.015·65	4·45	66·57
3.907	40.752	350.253	. . . . .	978	895.890	26.045·39	2·08	9·96
1.843	29.639	364.227	. . . . .	1.252	396.961	26.115·85	2·10	10·47

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Personenbeförderung						
		I.	II.	III.	IV.	Militär-personen	Im Ganzen	pro Kilometer Betriebs-länge
		Classe						
		Anzahl						
16. Mährische Grenzbahn	1876	860	12.583	103.941	30.415	2.914	150.713	1.365
	1877	984	11.619	92.878	. . . .	2.950	108.431	982
17. Mährisch-Schlesische Centralbahn . . .	1876	1.258	29.706	230.901	. . . .	5.858	267.723	1.765
	1877	967	23.088	196.344	. . . .	3.519	223.918	1.476
18. Mährisch-Schlesische Nordbahn	1876	3.144	55.375	380.941	. . . .	18.290	457.750	3.255
	1877	2.717	50.185	347.487	. . . .	16.614	417.003	2.965
19. Oesterreichische Nordwestbahn . .	1876	24.696	294.420	1,536.030	1,028.438	44.788	2,928.372	3.161
	1877	26.003	255.797	1,598.015	673.786	51.672	2,605.278	2.812
20. Ostrau - Friedländer Eisenbahn	1876	282	7.778	61.657	9.860	607	80.184	2.432
	1877	277	7.141	54.290	9.479	518	71.705	2.175
21. Pilsen - Priesener Eisenbahn	1876	1.323	22.531	229.304	. . . .	3.849	257.007	1.383
	1877	1.618	24.817	284.331	. . . .	5.667	316.433	1.328
22. Prag - Duxer Eisenbahn	1876	495	10.215	121.590	20.014	967	153.281	1.117
	1877	327	9.917	129.821	9.391	969	150.425	983
23. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn .	1876	3.031	68.630	410.596	364.993	17.944	865.194	3.056
	1877	3.187	57.803	417.106	248.981	26.596	753.673	2.662
24. Turnau - Kralup-Prager Eisenbahn .	1876	2.963	39.998	200.705	171.181	6.594	421.441	3.521
	1877	2.721	37.269	193.241	153.301	6.384	392.916	3.288
25. Vorarlberger Eisenbahn	1876	1.732	52.444	457.871	. . . .	1.214	513.261	5.349
	1877	1.684	46.192	419.143	. . . .	1.212	468.231	4.880
26. Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Eisenbahn	1876	501	11.477	128.719	. . . .	5.687	146.384	2.240
	1877	579	12.713	132,203	. . . .	5.592	151.087	2.287
27. Wiener Verbindungsbahn [1]	1876	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .
	1877	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .
Summe II*b*) .	1876	226.580	2,486.940	13,835.328	4,511.152	448.800	21,508.800	2.911
	1877	217.759	2,229.561	13,117.028	3,574.241	456.689	19,595.278	2.551
Summe II .	1876	228.396	2,526.320	14,202.034	4,513.121	465.797	21,935.668	2.822
	1877	219.939	2,272.578	13,512.017	3,574.241	478.990	20,057.765	2.424
Total-Summe .	1876	440.142	4,581.249	24,281.386	5,195.820	932.427	35,431.024	2.776
	1877	401.097	4,232.527	23,030.238	4,236.050	913.675	32,813.587	2.469

[1]) Die Wiener Verbindungsbahn hat keinen Personenverkehr.

Zurückgelegte Personenkilometer							Durchschnittlich war jede bewegte Achse besetzt mit Personen	Jeder Reisende hat durchschnittlich zurückgelegt
I.	II.	III.	IV.	Militärpersonen	Im Ganzen	pro Kilometer Betriebslänge		
Classe								
Anzahl								Kilometer
23,113	295.983	1,834.517	705.231	161.053	3,019.897	27.348·44	3·24	20·03
32,898	285.595	2,092.064	. . . . .	83.781	2,494.338	22.588·93	3·14	23·00
46.465	1,265.607	8,365.232	. . . . .	216.750	9,894.054	65.225·05	4·45	36·95
42.627	1,101.443	7,791.275	. . . . .	173.195	9,108.540	60.046·67	4·08	40·67
134.664	2,053.901	11,224.648	. . . . .	1,105.989	14,519.202	103.222·42	3·66	31·71
117.558	1,871.609	10,568.662	. . . . .	997.214	13,555.043	96.381·13	3·76	32·50
3,121.645	16,607.385	54,830.175	36,490.650	2,747.650	113,797.505	122.847·96	3·89	38·86
3,247.103	15,455.067	59,422.405	25,623.558	3,342.254	107,090.387	115.607·41	3·90	41·10
5,074	152.650	1,058.463	171.546	10.954	1,398.687	42.426·88	3·53	17·44
5.834	141.847	938.337	173.451	9.821	1,269.290	38.501·83	3·48	17·70
50.502	784.240	7,312.282	. . . . .	152.891	8,299.915	44.667·14	3·30	32·29
70.854	957.409	8,812.037	. . . . .	219.705	10,060.005	42.217·31	3·74	31·79
29,554	584.567	5,050.390	672.727	53.461	6,390.699	46.591·50	4·91	41·69
21.719	604.082	5,433.638	229.714	51.617	6,340.770	41.449·71	4·51	42·15
130.105	2,067.780	10,193.145	8,678.515	646.020	21,715.565	76.699·02	3·17	25·09
130.908	1,816.357	10,757.100	6,101.239	932.352	19,737.956	69.714·14	3·48	26·19
146.260	1,682.005	6,697.923	4,801.666	230.157	13,558.011	113.280·78	4·02	32·17
114.174	1,742.179	7,206.632	3,626.307	135.022	12,824.314	107.150·55	4·21	32·64
49.046	1,147.950	7,989.481	. . . . .	52.368	9,238.815	96.292·13	3·74	18·00
49.075	1,027.269	7,363.632	. . . . .	53.314	8,493.290	88.521·56	3·85	18·11
16.902	349.934	3,009.146	. . . . .	214.388	3,590.370	54.939·78	3·33	24·52
18.024	356.691	2,821.150	. . . . .	204.913	3,400.781	51.484·86	3·20	22·50
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .
27,997.326	160,759.349	516,384.684	186,108.817	51,752.707	943,002.883	127.740·07	4·26	43·88
26,084.450	151,568.489	500,593.975	149,932.116	52,062.065	880,241.095	114.590·58	4·13	44·92
28,085.089	162,260.908	528,438.649	186,145.656	52,738.156	957,668.458	123.328·67	4·24	43·89
26,214.947	153,474.168	513,475.469	149,932.116	53,775.118	896,871.818	108.414·03	4·11	44·71
52,381.199	296,055.893	944,554.269	212,154.223	102,629.412	1.607,774.996	131.144·21	4·06	45·40
45,616.569	285,453.511	911,310.729	174,302.299	104,971.037	1,521,654.145	114.496·76	3·98	46·37

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Gepäck- und Güterbeförderung					
		Gepäck	Eilgut	Frachtgut	Regiegut	Zusammen	pro Kilometer Betriebslänge
		T o n n e n					
I. Gemeinsame Eisenbahnen.							
1. Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn . . .	1876	810	525	128.218	70.411	199.964	750·89
	1877	740	332	120.429	122.719	244.220	917·08
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn	1876	2.209	1.295	891.242	49.008	943.754	2.570·03
	1877	2.075	1.083	945.077	64.227	1,012.462	2.757·14
3. Oesterreichische Staats-Eisenbahn	1876	16.384	45.450	5.177.226	1,067.932	6,306.992	3.576·32
	1877	18.622	44.076	5,213.536	917.062	6,193.296	3.461·29
4. Südbahn	1876	22.369	57.765	4,271.637	584.132	4,935.903	2.219·05
	1877	21.918	59.772	4,547.498	639.190	5,268.378	2.368·52
5. Ungarische Westbahn . .	1876	1.507	2.510	264.656	28.802	297.475	797·76
	1877	1.423	2.289	283.881	28.644	316.237	848·07
Summe I.	1876	43.279	107.545	10,732.979	1,800.285	12,684.088	2.539·73
	1877	44.778	107.552	11,110.421	1,771.842	13,034.593	2.596·51
II. Oesterreichische Eisenbahnen.							
a) K. k. Staatsbahnen.							
1. Braunau-Strasswalchener Eisenbahn	1876	158	174	43.983	3.470	47.785	1.277·19
	1877	155	203	31.909	25.176	57.443	1.535·33
2. Dniester Bahn	1876	445	177	49.331	3.322	53.275	476·60
	1877	390	103	62.025	47.001	109.519	979·76
3. Donau-Ufer Bahn [1]) . . .	1876	....	....	....	....	....	8.843·62
	1877	....	....	[2]) 37.665	....	[2]) 37.665	....
4. Istrianer Bahn	1876	66	304	3.176	320	3.866	95·32
	1877	163	910	13.627	1.628	16.328	113·84
5. Rakonitz-Protiviner Bahn	1876	574	247	100.111	15.363	116.295	836·60
	1877	448	278	147.821	8.544	157.091	1.028·76
6. Tarnów-Leluchówer Bahn	1876	204	56	14.912	995	16.167	297·75
	1877	613	111	46.387	5.203	52.314	358·99
Summe II *a)*.	1876	1.447	958	211.513	23.470	237.388	619·86
	1877	1.769	1.605	339.434	87.552	430.360	722·98

[1]) Für das Jahr 1876 liegen keine Angaben vor.

[2]) Die Anzahl der Gütertonnen entspricht der Anzahl der Wagenladungen bei 10 Tonnen Tragfähigkeit pro Wagen mehr dem Gewichte der Stückgüter.

Zurückgelegte Tonnenkilometer						Jede Tonne hat durchschnittlich durchlaufen	Mittlere Nettobelastung einer Lastwagenachse
Gepäck	Eilgut	Frachtgut	Regiegut	Zusammen	pro Kilometer Betriebslänge		
A n z a h l						Kilometer	Tonnen
71.021	57.406	14,091.627	3,106.216	17,326.270	65.062·48	86·64	1·79
52.960	47.200	10,298.302	3,995.981	14,394.443	54.053·08	58·94	1·71
98.283	272.090	108,484.451	6,662.183	115,517.007	314.576·80	122.40	2·27
93.700	217.127	113,900.513	7,543.635	121,754.975	331.564·09	120·25	2·47
1,294.852	8,669.773	699,417.832	97,220.684	806,603.141	457.377·03	127·89	1·76
1,934.959	7,966.995	721,138.319	100,367.249	831,407.522	464.653·62	134·24	1·91
2,671.506	13,482.382	767,753.461	83,455.332	867,362.681	189.944·05	175·72	2·27
2,617.466	13,733.453	873,688.704	89,756.290	979,795.913	440.491·14	185·97	2·29
112.051	225.530	25,194.361	3.685.240	29,217.182	89,128·28	98·21	1·76
102.944	172.734	28,917.041	3,915.094	33,107.813	88.787·31	104·69	1·93
4,247.713	22,707.181	1.614,941.732	194,129.655	1.836,026.281	368.026·87	144·75	2·00
4,802.029	22,137.509	1.747,942.879	205,578.249	1.980,460.666	394.511·16	151·93	2·11
4.805	4.114	1,230.570	46.357	1,285.846	34.368·04	26·90	1·88
3.732	4.240	819.388	273.021	1,100.381	29.410·94	19·15	2·26
31.169	14.078	3,548.731	183.620	3,777.598	320.651·72	70·90	1·44
17.278	5.712	3,966.788	1,011.833	5,001.611	44.744·73	45·67	1·27
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	3) 160.415	. . . . .	3) 160.415	37.664·94	4·26	4·56
4.229	10.672	284.285	24.975	324.161	8.009·51	83·85	1·07
12.297	32.918	1,408.744	109.103	1,563.062	10.898·37	95·73	1·16
24.300	12.094	3,449.699	572.647	4,058.740	29.197·67	34·90	1·49
19.140	12.570	5,488.747	262.038	5,782.495	37.868·83	36·81	1·70
21.498	5.098	1,259.248	87.511	1,373.355	25.293·85	84·91	1·43
55.059	8.713	2,798.882	209.642	3,072.296	21.083·27	58·72	1·21
86.001	46.056	9,772.533	915.110	10,819.700	28.251·93	45·57	1·48
107.506	64.153	14,642.964	1,865.637	16,680.260	28.020·15	38·76	1·42

3) Die Tonnenkilometer werden approximativ nach der ganzen Bahnlänge berechnet.

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Gepäck- und Güterbeförderung					
		Gepäck	Eilgut	Frachtgut	Regiegut	Zusammen	pro Kilometer Betriebslänge
		T o n n e n					
b) **Privatbahnen.**							
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1876	2.696	950	2,718.836	52.891	2,775.373	29.461·93
	1877	2.761	1.432	2,738.604	55.934	2,798.731	29.709·89
2. Böhmische Nordbahn	1876	2.034	3.773	542.918	34.030	582.755	3.243·22
	1877	1.975	3.724	565.718	23.498	599.915	3.338·72
3. Böhmische Westbahn	1876	1.622	2.719	1,055.927	90.970	1,151.238	5.735·82
	1877	1.568	2.205	1,151.208	131.967	1.286.948	6.411·97
4. Brünn - Rossitzer Eisenbahn	1876	714	2.478	556.655	13.901	573.748	18.900·02
	1877	651	3.338	500.731	54.971	559.691	18.436·96
5. Buschtěhrader Eisenbahn	1876	4.405	3.292	2,035.457	96.199	2,139.353	5.509·67
	1877	4.066	3.140	2,005.202	99.297	2,111.705	5.320·71
6. Dux-Bodenbacher Eisenbahn	1876	452	568	1,052.761	47.290	1,101.071	12.735·33
	1877	370	487	1,043.495	59.635	1,103.987	12.769·05
7. Erzherzog Albrecht-Bahn	1876	996	173	118.362	11.355	130.886	716·71
	1877	622	103	122.771	23.292	146.788	803·79
8. Galizische Karl Ludwig-Bahn	1876	6.211	3.741	950.873	101.236	1,062.061	1.768·21
	1877	5.800	3.867	1,372.962	123.922	1,506.551	2.506·58
9. Gratz - Köflacher Eisenbahn	1876	469	381	552.795	51.859	605.504	6.656·81
	1877	488	555	505.981	33.914	540.938	5.946·98
10. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1876	11.700	27.125	4,020.348	188.151	4,247.324	6.279·57
	1877	11.427	26.894	4,385.124	205.908	4,629.353	6.844·39
11. Kaiser Franz Josef-Bahn	1876	7.682	10.877	1,089.296	106.013	1,213.868	1.703·76
	1877	6.952	11.309	1,119.913	107.288	1,245.462	1.748·11
12. Kaiserin Elisabeth-Bahn	1876	11.459	36.438	2,452.153	271.995	2,772.045	2.951·53
	1877	11.816	33.723	3,132.832	374.056	3,552.427	3.782·44
13. Kronprinz Rudolf-Bahn	1876	3.660	4.293	929.254	59.262	996.469	1.574·09
	1877	3.642	4.337	1,007.341	67.687	1,083.007	1.333·19
14. Lemberg - Czernowitz-Jassy-Eisenbahn	1876	2.545	1.719	373.784	65.615	443.663	1.244·33
	1877	4.317	2.128	854.679	106.621	967.745	2.714·20
15. Leoben - Vordernberger Eisenbahn	1876	82	106	166.948	1.700	168.836	1.107·83
	1877	91	101	207.548	1.543	209.283	13.768·61

Zurückgelegte Tonnenkilometer						Jede Tonne hat durchschnittlich durchlaufen	Mittlere Nettobelastung einer Lastwagenachse
Gepäck	Eilgut	Frachtgut	Regiegut	Zusammen	pro Kilometer Betriebslänge		
A n z a h l						Kilometer	Tonnen
55.143	25.568	44,343.949	1,904.654	46,329.314	491.808·17	16·69	2·38
57.813	23.778	45,953.767	1,885.601	47,920.959	508.704·26	17·12	2·56
67.607	130.401	27,641.469	1,364.603	29,204.080	162.530·22	50·11	1·99
69.160	167.887	29,209.706	1,231.463	30,678.216	170,734·27	51·13	2·08
127.685	385.316	69,519.417	3,732.224	73,764.642	367.518·51	64·07	2·14
119.637	268.844	74,181.943	4,409.632	78,980.056	393.503·34	61·37	2·21
9.611	34.121	7,542.797	330.430	7,916.959	260.795·17	13·79	1·79
8.773	46.609	7,260.466	106.132	7,421.980	244.489·90	13·26	1.89
318.157	378.289	109,850.227	4,100.861	114,647.534	295.262·65	53·59	2·66
286.220	311.215	110,903.937	3,337.363	114,838.735	289.350·88	54·38	2·73
14.966	17.245	51,489.157	1,568.795	53,090.163	614.057·26	48·21	2·85
11.114	13.242	44,119.657	1,232.471	45,376.484	524.838·46	41·10	2·51
49.687	11.753	8,935.654	666,966	9,664.060	52.918·95	73·83	1·41
42.411	7.594	12,448.111	861.801	13,359.920	73.156·93	91·01	2·25
568.726	664.521	251,299.232	26,754 918	279,287.397	464.675·11	262·96	1·80
491.448	686.559	436,756.631	39,351.596	477,286.234	794.103·25	316·80	2·20
19.701	15.394	20,734.015	1,376.966	22,146.076	243.470·49	36·57	2·20
16.816	20.894	20,044.452	916.522	20,998.684	230.856·24	38·82	2·31
1,723.990	3,826.895	600,355.129	21,240.353	627,146.367	927.221·06	147·65	2·00
1,582.169	3,671.051	658,822.678	22,351.789	686,427.687	1,014.867·00	148·27	2·09
991.824	1,481.912	129,528.271	14,736.563	146,733.570	205.952·83	120·88	1·98
908.431	1,618.708	130,477.386	13,782.146	146,786.671	206.027·36	133·91	2·02
1,239.138	4,046.672	251,336.392	16,830.299	273,452.501	291.158·47	98·64	2·08
1,141.662	3,716.234	328,680.465	18,970.367	352,508.728	375.333·50	99·23	2·17
212.927	201.017	63,158.372	4,756.728	68,329.044	107.978·55	68·57	1·34
225.088	488.736	75,134.598	6,676.446	82,524.868	101.589·44	76·19	2·07
324.679	307.384	63,557.065	8,064.593	72,253.721	202.647·95	162.85	1·81
489.147	199.406	128,368.105	12,650.265	141,701.928	397.427·34	146·42	2·36
1.209	1.494	2.450.978	18.214	2,471.895	162.624·67	14·64	3·37
1.062	1.437	2,759.002	13.526	2,775.027	182.567·56	13 26	3·13

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Gepäck- und Güterbeförderung					
		Gepäck	Eilgut	Frachtgut	Regiegut	Zusammen	pro Kilometer Betriebslänge
		T o n n e n					
16. Mährische Grenzbahn .	1876	604	337	184 059	5.830	190.830	1.728·17
	1877	409	358	141.197	10.156	152.120	1.377·61
17. Mährisch - Schlesische Centralbahn	1876	905	294	190.296	22.921	214.416	1.413·56
	1877	932	476	219.288	10.860	231.556	1.526·49
18. Mährisch - Schlesische Nordbahn	1876	1.580	1.362	418.412	4.100	425.454	3.025·12
	1877	1.444	1.476	428.366	4.364	435.650	3.097·02
19. Oesterreichische Nordwestbahn	1876	6.893	12.365	2,752.300	101.074	2,872.632	3.095·91
	1877	7.835	12.370	3,043.709	98.678	3,162.592	3.408·40
20. Ostrau - Friedländer Eisenbahn	1876	155	148	134.391	1.044	135.738	4.117·33
	1877	155	158	113.600	419	114.332	3.462·06
21. Pilsen - Priesener Eisenbahn	1876	699	436	322.235	30.003	353.373	1.901·72
	1877	960	779	354.568	36.489	392.796	1.648·33
22. Prag-Duxer Eisenbahn .	1876	355	214	337.436	18.412	356.417	2.599·02
	1877	393	209	359.486	21.541	381.629	2.494·71
23. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn	1876	2.343	3.183	988.632	82.515	1,076.673	3.802·78
	1877	2.238	3.110	925.948	67.004	998.300	3.525·98
24. Turnau - Kralup - Prager Eisenbahn	1876	1.205	3.417	565.592	30.699	600.913	5.020·79
	1877	1.232	3.242	624.031	28·527	657.032	5.907·44
25. Vorarlberger Eisenbahn	1876	1.049	722	154.620	37.104	193.495	2.016·70
	1877	804	1.075	174.296	36.598	211.773	2.207·21
26. Wien - Pottendorf - Wr. Neustädter Eisenbahn	1876	234	734	344.664	6.164	351.796	5.383·18
	1877	206	742	346.815	2.337	350.130	5.300·66
27. Wiener Verbindungsbahn	1876	. . . .	. . . .	1,032.021	. . . .	1,032.021	140.353·72
	1877	. . . .	. . . .	990.029	. . . .	990.029	134.642·80
Summe II *b)* .	1876	72.749	121.845	26,041.025	1,532.333	27,767.952	3.729·31
	1877	73.154	121.338	28,435.472	1,790.506	30,420.470	3.928·38
Summe II .	1876	74.196	122.803	26,252.538	1,555.803	28,005.340	3.577·28
	1877	74.923	122.943	28,774.906	1,878.058	30,850.830	3.699·52
Total-Summe .	1876	117.475	230.348	36,985.517	3,356.088	40,689.428	3.172·46
	1877	119.701	230.495	39,885.327	3,649.900	43,885.423	3.285·04

¹) Hierunter 964.759 Tonnenkilometer für beförderten Schotter und Steinmaterial.

Zurückgelegte Tonnenkilometer						Jede Tonne hat durchschnittlich durchlaufen	Mittlere Nettobelastung einer Lastwagenachse
Gepäck	Eilgut	Frachtgut	Regiegut	Zusammen	pro Kilometer Betriebslänge		
A n z a h l						Kilometer	Tonnen
24.160	13.480	5,879.250	262.358	6,179.248	55.959·59	32·38	1·76
9.407	10.382	4,118.365	260.606	4,398.760	39.835·54	28·91	1·51
31.156	15.578	10,053.699	871.013	10,971.416	72.327·60	51·1[illegible]	2·21
38,360	25.323	10,977.646	500.603	11,541.932	76,088·44	49·84	1·62
82.038	69.889	20,533.332	264.108	20,949.367	148.957·38	49·24	1·75
72.328	74.403	21,297.822	276.053	21,720.606	154.441·16	49·85	1·88
412.378	1,225.644	206,418.408	11,527.605	219,584.035	236.651·84	76·44	1·94
722.290	1,284.077	224,142.352	8,311.902	234,460.621	252.684·76	71·13	1·95
3.455	3.463	2,698.972	22.272	2,728.162	82.754·33	20·09	2·07
3.440	3.749	2,351.666	9.772	2,368.627	71.848·42	20·71	2·11
33.028	29.410	17,593.100	2,074.282	19,729.820	106.178·76	55·83	1·74
44.278	90.436	22,485.895	2,456.402	25,077.011	105.236·91	63·84	1·84
39.225	13.348	22,749.692	1,238.903	24,041.168	175,300·00	67·45	2·46
34.696	12.022	24,267.135	1,443.247	25,757.100	168.374·57	67·49	2·33
58.772	279.389	65,084.236	4,225.005	69,647.402	248.112·69	64·68	2·31
94.636	192.482	46,886.654	4,162.587	51,336.359	181.319·19	51·42	1·94
38.925	97.642	15,681.096	732.003	16,549.666	138.276·86	27·54	1·72
39.884	89.399	17,346.766	534.977	18,011.026	150.486·91	27·41	1·84
24.941	18.915	4,128.028	¹) 1,217.405	5,389.289	56.170·02	27·85	1·49
20.735	27.676	4,614.957	1,040.659	5,784.027	59,450·39	26.93	1·64
7.093	26.364	14,034.242	104.193	14,171.897	216.858·15	40·28	2·00
6.269	25.789	15,237.360	60.924	15,330.342	232.088·01	43·78	2·06
. . . . .	. . . . .	5,156.184	. . . . .	5,156.184	701.235·41	4·99	1·95
. . . . .	. . . . .	5,427.552	. . . . .	5,427.552	738.141·16	5·58	2·00
6,480.221	13,268.770	2.091,797.618	129,988.398	2.241,535.007	301.044·23	80·72	2·03
6,537.274	13,077.932	2,504,270.074	146,834.855	2.670,720.135	344.883·62	87·79	2·14
6,566.222	13,314.826	2.101,570.151	130.903.508	2.252,351.707	287.706.10	80·12	2·01
6,644.780	13,142.085	2.518,913.038	148,700.492	2.687,400.395	322.264·07	87·19	2·14
10,813.935	36,022.007	3.716,511.883	325,033.163	4.088,380.988	318.887·32	100·48	2·01
11,446.809	35,279.594	4.266,855.917	354,278.741	4.667,861.061	349.412.71	106·37	2·13

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Betriebs- aus dem Personen- Classe Gulden I.	II.	III.	IV.	Militär-personen	Zusammen
I. Gemeinsame Eisenbahnen.							
1. Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn	1876	4.747	32.866	80.005	49,315	14.818	181.751
	1877	3.838	31.343	59.764	54.895	13.900	163.740
2. Kaschau - Oderberger Eisenbahn	1876	12.568	103.093	138.618	176,116	13.081	443.476
	1877	12.884	102,655	140.512	171.147	14.323	411.521
3. Oesterreichische Staats-Eisenbahn	1876	394.683	2,050.740	3,444.828	. . . .	180.564	6,070.815
	1877	371.794	2,058.442	3,526.289	. . . .	177.571	6,134.096
4. Südbahn	1876	851.271	2,350.778	5,255.743	. . .	215.613	8,673.405
	1877	668.001	2,577.137	5,254.158	. . . .	248.453	8,747.749
5. Ungarische Westbahn . .	1876	17.109	113.956	269.619	89.349	9.262	499.295
	1877	17.033	110.508	259.290	103.574	9.403	499.803
Summe I.	1876	1,280.378	4,651.433	9,188.813	314.780	433.338	15,868.742
	1877	1,073.550	4,880.080	9,240.013	329.616	463.650	15,986.909
II. Oesterreichische Eisenbahnen.							
a) K. k. Staatsbahnen.							
1. Braunau - Strasswalchener Bahn	1876	181	3.383	29.038	608	277	33.487
	1877	179	3.342	30.013	. . . .	331	33.865
2. Dniester Bahn	1876	859	9.338	79.743	. . . .	4.509	94.449
	1877	631	8,222	74.117	. . . .	4.198	87.168
3. Donau-Ufer Bahn . . .	1876	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
	1877	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
4. Istrianer Bahn	1876	729	6.764	14.391	. . . .	2.495	24.379
	1877	2.025	15.366	36.003	. . . .	6.518	59.912
5. Rakonitz-Protiviner Bahn	1876	1.764	19.299	97.897	. . . .	1.496	120.456
	1877	1.733	16.124	96.977	. . . .	1.262	116.096
6. Tarnów-Leluchówer Bahn	1876	538	10,089	26.713	. . . .	1.130	38.470
	1877	2.376	27.011	70.406	. . .	2.592	102.385
Summe II *a)*.	1876	4.071	48,873	247.782	608	9.907	311.241
	1877	6.944	70.065	307,516	. . . .	14.901	399.426

[1]) Die sonstigen Einnahmsquellen umfassen: Mieth- und Pachtzinse, Wagen- und Sackmiethe, Gebühren für telegraphische Depeschen und sonstige Erträgnisse; die allgemeinen und besonderen Versicherungs- sowie die sonstigen Nebengebühren sind in den Einnahmen aus dem Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehre und nicht in den sonstigen Einnahmsquellen inbegriffen.

Betriebs-Ergebnisse.

E i n n a h m e n

verkehre		aus dem Eilgutverkehre		aus dem Frachtenverkehre		aus sonstigen Einnahmsquellen [1])	aus allen Verkehrszweigen	
		inclusive Nebenerträge						
pro Kilometer Bahnlänge	Gepäcks- und sonstiger Transport	im Ganzen	pro Kilometer Bahnlänge	im Ganzen	pro Kilometer Bahnlänge		im Ganzen	pro Kilometer Bahnlänge
G u l d e n								
682	6.760	9.290	34	521.985	1.960	14.885	734.671	2.758
615	5.749	6.826	25	481.611	1.808	45.612	703.538	2.642
1.208	15.739	19.513	53	2,859.826	7.788	3.115	3,341.669	9.110
1.202	14.992	19.198	52	2,970.758	8.089	175.663	3,622.132	9.864
3.436	[2]) 323.744	816.793	462	24,875.415	14.082	180.931	32,267.698	18.267
3.426	[2]) 350.652	831.445	464	27,197.626	15.184	291.869	34,805.688	19.431
3.876	329.858	1,588.794	710	22,659.913	10.127	234.565	33,486.535	14.965
3.910	342.052	1,579.249	705	25,386.767	11.345	309.580	36,365.397	16.252
1.339	16.179	25.775	69	818.801	2.195	11.621	1,371.671	3.678
1.340	16.211	25.273	67	944.521	2.533	33.884	1,519.692	4.075
3.167	692.280	2,460.165	491	51,735.940	10.325	445.117	71,202.244	14.210
3.174	729.656	2,461.991	489	56,981.283	11.316	856.608	77,016.447	15.295
892	827	878	23	48.483	1.295	559	84.234	2.244
905	656	954	25	46.192	1.234	....	81.667	2.182
845	3.114	1.571	14	189.740	1.697	18.991	307.865	2.754
780	2.627	1.241	11	242.423	2.168	15.859	349.318	3.125
....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	9.860	2.315	....	9.860	2.315
602	546	1.745	43	9.759	10	113	36.542	902
418	1.549	5.080	35	43.533	241	1.336	111.410	776
929	2.888	2.362	18	163.776	1.263	14.356	303.838	2.343
809	2.676	2.770	19	242.317	1.687	14.171	378.030	2.632
708	2.023	727	13	58.160	1.071	5.051	104.431	1.923
703	6.496	1.683	11	155.589	1.067	20.485	286.638	1.967
833	9.398	7.283	19	469.918	1.269	39.070	836.910	2.251
681	14.004	11.728	20	739.914	1.262	51.851	1,216.923	2.076

[2]) Einschliesslich der Einnahmen für die Extrazüge im Jahre 1876 mit 39.769 fl., im Jahre 1877 mit 35.402 fl.

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Betriebs-					
		aus dem Personen-					
		I.	II.	III.	IV.	Militär-personen	Zusammen
		Classe					
		Gulden					
b) **Privatbahnen.**							
1. Aussig - Teplitzer Eisenbahn	1876	6.084	91.468	212.332	7.090	3.122	320.096
	1877	6.885	87.978	197.697	9.978	3.297	305.835
2. Böhmische Nordbahn	1876	2.337	55.185	204.556	105.094	954	368.126
	1877	2.513	52.032	204.407	91.821	859	351.632
3. Böhmische Westbahn	1876	20.439	151.550	409.593	. . . .	4.212	585.794
	1877	18.383	139.107	407.723	. . . .	6.058	571.271
4. Brünn - Rossitzer Eisenbahn	1876	757	8.174	33.387	. . . .	245	42.563
	1877	1.094	9.852	37.498	. . . .	771	49.215
5. Buschtěhrader Eisenbahn	1876	43.927	286.394	485.451	26.350	6.323	848.445
	1877	36.134	265.679	460.811	25.962	7.741	796.827
6. Dux-Bodenbacher Eisenbahn	1876	607	15.944	60.584	44.040	30	121.205
	1877	655	13.927	53.361	41.699	42	109.684
7. Erzherzog Albrecht-Bahn	1876	1.629	19.033	49.130	107.583	3.999	181.374
	1877	2.243	18.416	44.471	92.016	4.823	161.969
8. Galizische Karl Ludwig-Bahn	1876	184.366	589.509	1,033.291	. . . .	104.715	1,911.881
	1877	172.407	569.064	1,016.765	. . . .	112.770	1,871.006
9. Gratz-Köflacher Eisenbahn	1876	672	14.990	106.147	34.013	219	156.041
	1877	694	14.987	102.466	29.784	334	148.265
10. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1876	327.644	1,222.165	1,321.198	734.551	105.960	3,711.518
	1877	304.437	1,165.633	1,340.504	755.944	105.599	3,672.117
11. Kaiser Franz Josef-Bahn	1876	167.003	677.572	1,201.699	524.899	43.846	2,615.019
	1877	158.206	657.587	1,178.725	462.565	53.298	2,510.381
12. Kaiserin Elisabeth-Bahn	1876	446.896	1,434.770	1,943.367	. . . .	41.773	3,866.806
	1877	430.069	1,383.872	1,969.868	. . . .	33.704	3,817.513
13. Kronprinz Rudolf-Bahn	1876	27.716	134.767	465.726	286.247	9.816	924.272
	1877	29.008	141.196	513.299	259.982	8.375	981.860
14. Lemberg - Czernowitz-Jassy-Eisenbahn	1876	57.041	192.421	513.789	. . . .	19.202	782.453
	1877	61.442	188.466	532.568	. . . .	21.711	804.187
15. Leoben-Vordernberger Eisenbahn	1876	196	1.433	8.601	. . . .	8	10.238
	1877	94	1.084	8.770	. . . .	11	9.959
16. Mährische Grenzbahn	1876	977	10.202	49.075	8.635	1.285	70.174
	1877	1.140	9.503	44.433	. . . .	830	55.912
17. Mährisch-Schlesische Centralbahn	1876	2.519	44.012	162.645	. . . .	[7]) 3.453	212.629
	1877	2.054	32.941	160.614	. . . .	[7]) 2.616	198.225
18. Mährisch - Schlesische Nordbahn	1876	6.504	64.578	232.776	. . . .	8.766	312.624
	1877	6.079	61.937	230.408	. . . .	8.455	306.879

[1]) Siehe Bemerkung 1, Seite 44.

[2]) Eingerechnet den Ertrag für verkaufte Bahnhof-Eintritts-Karten im Jahre 1876 mit 485 fl., im Jahre 1877 mit 469 fl.

[3]) Darunter auch die Einnahmen für die Extrazüge im Jahre 1876 mit 162 fl., im Jahre 1877 mit 24 fl.

[4]) Wobei die zu Gunsten des Bau-Conto gebuchte Einnahme für die bereits dem Betriebe übergebene Linie Falkenau-Graslitz im Jahr 1876 mit 31.663 fl., im Jahr 1877 mit 57.448 fl. inbegriffen ist.

E i n n a h m e n

verkehre		aus dem Eilgutverkehre		aus dem Frachtenverkehre		aus sonstigen Einnahmsquellen [7])	aus allen Verkehrszweigen	
		inclusive Nebenerträge						
pro Kilometer Bahnlänge	Gepäcks- und sonstiger Transport	im Ganzen	pro Kilometer Bahnlänge	im Ganzen	pro Kilometer Bahnlänge		im Ganzen	pro Kilometer Bahnlänge
G u l d e n								
3.398	12.587	6.980	74	2,325.404	24.685	7) 233.541	2,898.608	30.770
3.246	12.136	10.929	116	2,338.465	24.824	7) 198.111	2,865.476	30.418
2.053	12.736	27.088	151	1,248.244	6.962	11.659	1,667.853	9.302
1.961	11.884	30.071	167	1,289.947	7.194	21.331	1,704.865	9.508
3.019	18.138	46.728	241	2,445.609	12.606	155.447	3,251.716	16.761
2.944	17.344	43.278	223	2,599.246	13.398	172.813	3,403.952	17.546
1.402	3) 1.743	3.429	113	369.625	12.176	1.619	418.979	13.801
1.621	3) 1.517	3.906	128	371.490	12.237	1.054	427.182	14.072
2.189	39.879	54.818	141	3,456.434	8.919	295.804	4) 4,695.380	12.116
2.010	36.500	52.672	133	3,343.421	8.440	176.723	4) 4,405.643	11.122
1.402	2.232	4.280	50	1,475.829	17.069	221.656	1,825.202	21.112
1.268	1.939	3.718	43	1,513.467	17.505	245.676	1,874.484	21.681
1.001	6.022	2.413	13	342.747	1.893	53.087	585.643	3.235
894	5.770	916	5	389.922	2.154	129.228	687.805	3.799
3.220	120.878	134.308	226	8,393.005	14.136	52.374	10,612.446	17.874
3.151	109.265	147.540	248	12,845.528	21.635	28.123	15,001.462	25.266
1.715	3.896	3.649	40	1,085.489	11.933	3.985	1,253.060	13.776
1.630	4.131	4.546	50	1,078.975	11.802	4.324	1,240.241	13.635
5.473	5) 167.935	439.804	648	18,274.161	26.951	6) 516.768	23,110.186	34.083
5.415	165.305	449.118	662	20,295.417	29.932	723.221	25,305.178	37.320
3.670	107.639	195.016	273	4,679.876	6.568	77.453	7,675.003	10.772
3.523	104.291	191.624	269	5,008.908	7.030	35.258	7,850.462	11.018
4.105	173.480	416.472	442	8,020.441	8.514	509.375	12,986.574	13.787
4.052	147.017	424.778	451	10,197.916	10.826	306.339	14,893.563	15.811
1.460	29.952	47.421	75	2,497.185	3.946	63.287	3,562.117	5.629
1.504	28.651	52.216	80	2,865.424	4.391	50.807	3,978.958	6.098
2.194	28.789	35.461	100	2,154.890	6.043	64.043	3,065.636	8.598
2.255	34.914	41.978	118	4,372.992	12.265	17.118	5,271.189	14.784
673	295	494	32	132.360	8.708	139	143.526	9.442
655	264	620	41	162.516	10.691	129	173.488	11.413
647	2.655	2.977	27	255.843	2.357	16.414	348.063	3.207
515	2.318	2.988	27	236.422	2.178	14.874	312.514	2.879
1.478	7.614	7.076	49	380.983	2.649	24.831	633.133	4.403
1.378	7.281	7.046	49	433.156	3.012	54.119	699.827	4.866
2.222	8.971	11.951	85	765.081	5.439	8) 122.230	1,220.857	8.680
2.182	8.658	13.008	92	781.218	5.554	8) 155.150	1,264 913	8.994

[5]) Einschliesslich der Einnahmen für Hof- und Separatzüge im Jahre 1876 per 9.284 fl.

[6]) Darunter auch das Erträgniss für die Bahnhof-Eintritts-Karten im Jahre 1876 mit 7.581 fl., im Jahre 1877 mit 7.425 fl. und der Hof- und Separatzüge im Jahre 1877 mit 29.087 fl.

[7]) Hierin auch die Einnahmen für Civil-Billets an ermässigten Fahrpreisen im Jahre 1876 mit 722 fl., im Jahre 1877 mit 447 fl.

[8]) Darunter beziffert sich das Erträgniss für die Bahnhof-Eintritts-Karten im Jahre 1876 mit 43 fl., im Jahre 1877 mit 32 fl.

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Betriebs- aus dem Personen- I. Classe Gulden	II.	III.	IV.	Militärpersonen	Zusammen
19. Oesterreichische Nordwestbahn	1876	140.475	580.166	1,137.926	447.939	28.594	2,335.100
	1877	168.782	613.721	1,343.282	343.990	31.781	2,501.556
20. Ostrau-Friedländer Eisenbahn	1876	208	5.135	21.799	2.268	86	29.496
	1877	253	5.028	21.222	2.282	81	28.866
21. Pilsen-Priesener Eisenbahn	1876	2.028	25.002	144.323	. . . .	1.263	172.616
	1877	3.072	33.042	183.082	. . . .	1.913	221.109
22. Prag-Duxer Eisenbahn	1876	1.224	17.940	93.675	8.752	443	122.034
	1877	912	18.027	103.215	2.986	443	125.583
23. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	1876	6.700	87.537	248.823	141.230	6.857	491.147
	1877	6.742	70.838	277.673	103.721	7.819	466.793
24. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	1876	7.313	65.240	169.863	79.758	2.940	325.109
	1877	6.545	62.564	165.890	73.849	2.659	311.507
25. Vorarlberger Eisenbahn	1876	2.315	35.556	165.557	. . . .	438	203.896
	1877	2.613	35.972	168.247	. . . .	469	207.301
26. Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Eisenbahn	1876	797	11.529	69.019	. . . .	1.755	83.100
	1877	865	12.459	68.022	. . . .	1.799	83.145
27. Wiener Verbindungsbahn	1876	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	[1])
	1877	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	[1])
Summe II b)	1876	1,458.404	5,842.272	10,544.332	2,558.444	400.304	20,803.756
	1877	1,423.321	5,664.912	10,865.021	2,296.579	418.264	20,668.097
Summe II	1876	1,462.475	5,891.145	10,792.114	2,559.052	410.211	21,114.997
	1877	1,430.265	5,734.977	11,172.537	2,296.579	433.165	21,067.523
Summe I+II	1876	2,742.853	10,542.578	19,980.927	2,873.832	843.549	36,983.739
	1877	2,503.815	10,615.057	20,412.550	2,626.195	896.815	37,054.432

Einschliesslich der von nachstehenden ausländischen Bahnen auf die im Inlande liegenden

bei den königl. bayerischen Staatsbahnen . . . .

bei den königl. sächsischen Staatsbahnen . . . .

bei der Oberschlesischen Eisenbahn . . . .

bei der Rechten-Oder-Ufer Eisenbahn . . . .

und abzüglich des von der Gesammt-Einnahmen auf die schweizerische Strecke der Vorarlberger

[1]) Siehe Bemerkung 1, Seite 44.

E i n n a h m e n

…verkehre		aus dem Eilgutverkehre		aus dem Frachtenverkehre		aus sonstigen Einnahmsquellen [1])	aus allen Verkehrszweigen	
		inclusive Nebenerträge						
pro Kilometer Betriebslänge	Gepäcks- und sonstiger Transport	im Ganzen	pro Kilometer Bahnlänge	im Ganzen	pro Kilometer Bahnlänge		im Ganzen	pro Kilometer Betriebslänge
G u l d e n								
2.533	83.308	183.198	198	6,709.527	7.279	52.819	9,363.952	10.158
2.713	90.573	189.915	206	7,983.058	8.667	61.563	10,826.665	11.745
894	708	1.182	36	188.676	5.723	14.939	235.001	7.128
875	715	1.300	39	178.305	5.409	14.287	223.473	6.779
941	5.149	5.947	32	622.128	3.392	13.773	819.613	4.469
937	6.752	7.420	31	753.749	3.195	36.427	1,025.457	4.347
889	2.632	2.755	20	570.419	4.159	27.393	725.233	5.288
812	3.013	2.543	16	652.697	4.224	23.189	807.025	5.222
1.764	14.681	34.553	124	2,231.087	8.013	26.747	2,798.215	10.049
1.677	15.258	29.549	106	2,026.818	7.279	91.965	2,630.383	9.447
2.716	9.091	27.023	226	930.247	7.772	10.339	1,301.809	10.877
2.603	8.729	25.685	214	1,005.995	8.405	11.950	1,363.866	11.395
2.326	4.548	5.103	58	192.781	2.199	9.971	416.299	4.750
2.365	4.264	6.124	70	221.071	2.522	28.024	466.784	5.326
1.231	1.611	4.928	73	473.523	7.014	. . . .	563.162	8.342
1.239	1.640	4.859	72	477.838	7.145	963	568.445	8.483
. . . .	3)	3)	. . . .	532.468	72.415	50.729	583.197	79.314
. . . .	2)	3)	. . . .	563.457	76.628	43.430	606.887	82.536
2.814	867.169	1,705.054	230	70,754.062	9.558	2,630.422	96,760.463	13.071
2.756	830.129	1,748.347	233	83,987.418	11.199	2,646.196	109,880.187	14.651
2.715	876.567	1,712.337	220	71,223.980	9.160	2,669.492	97,597.373	12.552
2.605	844.133	1,760.075	217	84,727.332	10.478	2,698.047	111,097.110	13.740
2.892	1,568.847	1,172.502	326	122,959.920	9.617	3,114.609	168,799.617	13.202
2.824	1,573.789	1,222.066	321	141,708.615	10.800	3,554.655	188,113.557	14.337

Theilstrecken derselben entfallenden, approximativen Einnahmen, u. zw.:

. . . .	1876 mit .	396.000	10.872
	1877 „ .	440.000	12.080
. . . .	1876 „ .	690.000	15.622
	1877 „ .	666.000	15.079
. . . .	1876 „ .	96.000	39.818
	1877 „ .	95.000	39.402
. . . .	1876 „ .	34.000	14.769
	1877 „ .	30.000	13.032
im Ganzen .	1876 mit .	1,216.000	14.255
	1877 „ .	1,231.000	14.431
Eisenbahn entfallenden Theilbetrages	1876 „ .	37.845	16.009
	1877 „ .	42.135	17.950
beträgt die Total-Summe .	1876 . . .	169,977.772	13.206
	1877 . . .	189,302.122	14.334

2) Die Wiener Verbindungsbahn hat keinen Personen- beziehungsweise Gepäcksverkehr.
3) In den Einnahmen aus dem Frachtenverkehr enthalten.

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Betriebs- / Eigentliche Betriebs- / Allgemeine Verwaltung: im Ganzen	Allgemeine Verwaltung: pro Kilometer Bahnlänge	Bahnaufsicht und Bahnerhaltung: im Ganzen	Bahnaufsicht und Bahnerhaltung: pro Kilometer Bahnlänge	Verkehrs- und commercieller Dienst: im Ganzen	Verkehrs- und commercieller Dienst: pro Kilometer Bahnlänge	Zugförderungs- und Werkstättendienst: im Ganzen	Zugförderungs- und Werkstättendienst: pro Kilometer Bahnlänge
		G u l d e n							
I. Gemeinsame Eisenbahnen.									
1. Erste Ungarisch-Galizische Eisenb.	1876	42.684	161	330.565	1.241	192.193	721	192.603	[illegible]
	1877	35.534	134	361.436	1.357	183.354	688	139.534	[illegible]
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	1876	105.233	287	795.425	2.166	565.677	1.540	504.074	[illegible]
	1877	88.302	241	869.806	2.368	562.572	1.532	452.356	[illegible]
3. Oesterreichische Staats-Eisenbahn .	1876	552.575	313	4,214.195	2.385	4,834.907	2.737	4,061.719	[illegible]
	1877	613.191	343	4,195.369	2.342	4,684.964	2.615	3,960.070	[illegible]
4. Südbahn	1876	549.781	246	3,992.871	1.784	5,051.366	2.257	4,494.996	[illegible]
	1877	520.504	232	4,035.301	1.803	5,171.172	2.311	4,501.034	[illegible]
5. Ungarische Westb.	1876	109.055	293	460.151	1.234	353.831	948	249.530	[illegible]
	1877	101.275	271	462.820	1.241	343.444	921	271.886	[illegible]
Summe I.	1876	1,359.328	272	9,793.207	1.954	10,997.974	2.195	9,502.922	[illegible]
	1877	1,358.806	269	9,924.732	1.972	10,945.506	2.173	9,324.880	[illegible]
II. Oesterreichische Eisenbahnen.									
a) K. k. Staatsbahnen.									
1. Braunau-Strasswalchener Bahn .	1876	4.323	115	26.295	703	29.458	787	39.289	[illegible]
	1877	2.543	68	37.688	1.007	24.501	655	28.517	[illegible]
2. Dniester-Bahn .	1876	17.492	158	155.341	1.389	81.026	724	80.776	[illegible]
	1877	13.985	126	133.972	1.199	79.240	708	61.078	[illegible]
3. Donau-Ufer Bahn	1876	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .
	1877	. . . .	. . .	2.176	511	6.524	1.531	1.749	[illegible]
4. Istrianer Bahn . .	1876	. . .	. . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .
	1877	. . . .	. . .	. . . .	. .	. . . .	. . .	. . . .	. . .
5. Rakonitz-Protiviner Bahn . . .	1876	30.654	236	70.509	544	128.660	992	71.532	[illegible]
	1877	28.680	200	100.484	700	103.622	721	67.211	[illegible]
6. Tarnów-Leluchówer Bahn	1876	6.470	119	40.308	742	33.468	617	19.646	[illegible]
	1877	16.757	115	88.798	609	90.431	621	50.770	[illegible]
Summe II *a)* .	1876	58.939	177	292.453	878	272.612	818	211.243	[illegible]
	1877	61.965	189	363.118	821	304.318	687	209.325	[illegible]

[1]) Dazu gehören: Steuern, Stempelgebühren, Kosten der Einquartierung, Beiträge der Bahnverwaltungen zum Pensions-, Kranken-, Unterstützungs-, Provisions- u. dgl. Fonde, Einzahlungen zum Reservefond, Bezüge des Verwaltungsrathes, Zahlungen für Zinsen, den Amortisationsfond und sonstige Ausgaben. Die Differenzen gegenüber den Ziffern in der gleichnamigen Publication des Vorjahres erklären sich durch die Einbeziehung der Zahlungen für Zinsen und den Amortisationsfond, welche Zahlungen im Vorjahre wegen des Vergleiches mit dem Jahre 1875 nicht berücksichtigt werden konnten.

Ausgaben: Summe der eigentlichen Betriebsausgaben im Ganzen	pro Kilom. Bahnlänge	in Procent der Betriebs-Einnahmen	Besondere, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Ausgaben [1]	Summe sämmtlicher Ausgaben im Ganzen	pro Kilom. Bahnlänge	in Procent der Betriebs-Einnahmen	Betriebs-Ueberschuss ohne Rücksicht auf die besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben im Ganzen	pro Kilom. Bahnlänge	Betriebs-Ueberschuss mit Rücksicht auf die besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben im Ganzen	pro Kilom. Bahnlänge
Gulden										
758.045	2.846	103·19	1,894.952	2,652.997	9.962	361·11	— 23.374	87	— 1,918.326	7.203
719,858	2.703	102·32	1,990.151	2,710.012	10.176	385·19	— 16,320	61	— 2,006.474	7.531
1,970.409	5.365	58·96	2,951.652	4,922.061	13.403	147·29	+ 1,371.260	3.734	— 1,580.392	4.304
1,973.036	5.372	54·47	3,031.752	5,004.788	13.629	138·17	+ 1,649.096	4.490	— 1,382.656	3.765
13,663.396	7.734	42·34	[2] 21,481.416	35,144.812	19.895	108·21	+ 18,604.302	10.532	— 2,877.114	1.628
13,453,594	7.511	38·65	[2] 21,592.021	35,045.618	19.565	100·69	+ 21,352,094	11.920	— 239.9[illegible]	134
14,089.014	6.296	42·07	[3] 1,026.133	[3] 15,115.147	6.754	[3] 45·13	+ 19,397.521	8.669	[3] + 18,371.388	8.215
14,228.011	6.358	39·13	[3] 999.618	[3] 15,227.629	6.805	[3] 41·87	+ 22,137.386	9.893	[3] + 21,137.768	9.447
1,172.567	3.144	85·48	159.378	1,331.945	3.571	97·10	+ 199.104	534	+ 39.726	106
1,179.425	3.162	77·61	182.546	1,361.971	3.651	89·00	+ 340.267	912	+ 157.721	423
31,653.431	6.317	44·45	27,513.531	59,166.962	11.808	83·09	+ 39,548.813	7.893	+ 12,035.282	2.402
31,553.924	6.266	40·97	27,796.094	59,350.018	11.790	77·06	+ 45,462.523	9.029	+ 17,666.429	3.508
99.365	2.655	117·96	1.305	100.670	2.690	119·51	— 15.131	404	— 16.436	439
93.249	2.492	114·18	5.753	99.002	2.646	121·22	— 11.582	309	— 17.335	463
334.635	2.993	108·89	29.540	364.175	3.257	118·22	— 26.770	239	— 56.310	503
288.275	2.579	82·52	24 068	312.343	2.794	89·41	+ 61.043	546	+ 36.975	330
. . . .	. . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . .
10.449	2.453	105·97	22	10.471	2.458	106·10	— 589	138	— 611	143
. . . .	. . .	. . .	. . . . .	99.813	695	273·14	. . . . .	. . .	— 63.271	1.563
. . . .	. . .	. . .	. . . . .	397.165	2.769	356·49	. . . . .	. . .	— 285.755	1.992
301.355	2.324	99·18	15.159	316.514	2.441	104·17	+ 2.483	19	— 12.676	98
299.997	2.089	79·36	4.759	304.756	2.122	80·61	+ 78.033	543	+ 73.274	510
99.892	1.840	95.65	9.256	109.148	2.010	104·51	+ 4.539	83	— 4.717	87
246.756	1.693	86·08	28.065	274.821	1.885	95·87	+ 39.882	273	+ 11.817	81
) 835.247	2.507	104·33	55.260	[4] 890,507	2.672	118·33	[4] — 34.879	104	[5] — 153.410	410
) 938.726	2.120	84·93	62.667	[4] 1,001.393	2.261	114·92	[4] + 166.787	376	[5] — 181.635	309

[2]) Ausschliesslich der Erwerb-, Gebäude- und Grundsteuer für die Berg- und Hüttenwerke im Jahre 1876 mit 246.640 fl., im Jahre 1877 mit 221.586 fl.

[3]) Exclusive der Zahlungen für Zinsen und den Amortisationsfond, welche sich für das österreichisch-ungarische und italienische Netz zusammengenommen im Jahre 1877 auf 29,313.455 fl. und 1876 auf 30,518.452 fl. beliefen. Eine Trennung dieser Ausgaben nach österreichisch-ungarischen und italienischen Linien ist nicht durchführbar.

[4]) Exclusive der Istrianer Staatsbahn.

[5]) Inclusive der Istrianer Staatsbahn.

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Betriebs…							
		Eigentliche Betriebs…							
		Allgemeine Verwaltung		Bahnaufsicht und Bahnerhaltung		Verkehrs- und commercieller Dienst		Zugförderungs- und Werkstättendienst	
		im Ganzen	pro Kilometer Bahnlänge	im Ganzen	pro Kilometer Bahnlänge	im Ganzen	pro Kilometer Bahnlänge	im Ganzen	pro Kilometer Bahnlänge
		Gulden							
b) **Privatbahnen.**									
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1876	53.498	567	447.705	4.752	357.642	3.797	324.154	[illegible]
	1877	49.218	523	474.642	5.038	355.736	3.776	308.214	[illegible]
2. Böhmische Nordbahn	1876	49.821	280	163.154	909	318.181	1.774	230.622	[illegible]
	1877	49.284	275	192.997	1.076	313.714	1.750	223.158	[illegible]
3. Böhmische Westbahn	1876	102.864	531	492.380	2.538	377.944	1.948	411.815	[illegible]
	1877	106.583	551	441.920	2.277	378.740	1.952	391.556	[illegible]
4. Brünn-Rossitzer Eisenbahn	1876	1.259	41	. . . .	. . .	. . . .	. . .	[2]) 219.367	[illegible]
	1877	1.562	52	. . . .	. . .	. . . .	. . .	[2]) 207.151	[illegible]
5. Buschtěhrader Eisenbahn	1876	121.398	313	775.254	2.001	737.252	1.902	500.079	[illegible]
	1877	132.252	334	767.779	1.938	734.389	1.853	512.642	[illegible]
6. Dux-Bodenbacher Eisenbahn	1876	62.395	720	346.070	4.002	265.916	3.078	274.765	[illegible]
	1877	84.394	976	329.007	3.805	268.167	3.102	282.497	[illegible]
7. Erzherzog Albrecht-Bahn	1876	39.012	215	164.553	910	178.997	989	147.145	[illegible]
	1877	53.106	294	202.308	1.117	172.222	952	108.038	[illegible]
8. Galizische Karl Ludwig-Bahn	1876	150.939	253	1,487.524	2.507	1,635.298	2.754	1,600.248	[illegible]
	1877	175.175	295	1,766.735	2.975	1,881.239	3.168	2,327.155	[illegible]
9. Gratz-Köflacher Eisenbahn	1876	38.724	425	88.225	971	159.631	1.755	140.701	[illegible]
	1877	40.600	446	122.696	1.349	159.287	1.752	136.245	[illegible]
10. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1876	507.127	748	1,970.021	2.905	3,431.834	5.062	2,499.815	[illegible]
	1877	459.696	678	1,839.550	2.713	3,524.724	5.199	2,623.854	[illegible]
11. Kaiser Franz Josef-Bahn	1876	204.791	288	2,016.994	2.831	1,353.428	1.899	1,102.575	[illegible]
	1877	203.569	285	1,864.405	2.617	1,331.815	1.870	1,010.071	[illegible]
12. Kaiserin Elisabeth-Bahn	1876	306.487	325	1,818.169	1.930	2,870.878	3.047	2,267.494	[illegible]
	1877	337.363	359	1,788.045	1.898	2,788.894	2.960	2,258.071	[illegible]
13. Kronprinz Rudolf-Bahn	1876	190.330	301	1,000.288	1.581	777.430	1.228	851.710	[illegible]
	1877	224.770	345	873.601	1.338	801.849	1.229	784.456	[illegible]
14. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenb.	1876	103.226	290	489.360	1.372	507.796	1.424	713.470	[illegible]
	1877	118.182	331	670.346	1.881	586.804	1.645	1,431.549	[illegible]
15. Leoben-Vordernberger Eisenbahn	1876	4.917	323	44.649	2.937	29.022	1.910	20.830	[illegible]
	1877	6.059	398	29.649	1.951	31.988	2.104	20.903	[illegible]
16. Mährische Grenzbahn	1876	43.854	405	121.328	1.118	112.679	1.038	57.055	[illegible]
	1877	48.292	445	182.864	1.685	100.639	927	49.069	[illegible]
17. Mährisch-Schlesische Centralbahn	1876	37.877	263	187.006	1.301	202.390	1.407	114.368	[illegible]
	1877	36.541	254	267.784	1.862	193.607	1.346	99.352	[illegible]
18. Mährisch-Schlesische Nordbahn	1876	32.747	232	212.811	1.513	282.771	2.011	199.424	[illegible]
	1877	30.584	217	191.951	1.364	275.668	1.960	189.889	[illegible]

[1]) Siehe Bemerkung 1, Seite 50.
[2]) Vergütung an die Oesterreichische Staats-Eisenbahn für 110.791 Zugkilometer im Jahre 1876 und für 104.62[illegible] Zugkilometer im Jahre 1877.

Ausgaben							Betriebs-Ueberschuss					
…ausgaben: Summe der eigentlichen Betriebsausgaben			Besondere, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Ausgaben [3])	Summe sämmtlicher Ausgaben			ohne Rücksicht auf die besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben			mit Rücksicht auf die besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben		
…m Ganzen	pro Kilom. Bahnlänge	in Procent der Betriebs-Einnahmen		im Ganzen	pro Kilom. Bahnlänge	in Procent der Betriebs-Einnahmen		im Ganzen	pro Kilom. Bahnlänge		im Ganzen	pro Kilom. Bahnlänge
G u l d e n												
1,182.999	12.557	40·81	1,079.709	2,262.708	24.019	78·06	+	1,715.609	18.212	+	635.900	6,750
1,187.810	12.609	41·45	956.597	2,144.407	22.763	74·83	+	1,677.666	17.809	+	721.069	7.654
761.778	4.249	45·66	751.726	1,513.504	8.441	91·46	+	906.075	5.053	+	154.349	860
779.153	4.345	45·70	634.189	1,413.342	7.882	82·95	+	925.712	5.163	+	291.523	1.626
1,385.003	7.139	42·60	1,667.673	3,052.676	15.735	93·88	+	1,866.713	9.622	+	199.040	1.025
1,318.799	6.798	38·74	1,677.063	2,995.862	15.446	88·01	+	2,085.153	10.748	+	408.090	2.103
220.626	7.267	52·66	184.456	405.082	13.343	96·68	+	198.353	6.534	+	13.897	457
208.713	6.875	48·85	170.603	379.316	12.494	88·79	+	218.469	7.196	+	47.866	1.576
2.133.983	5.506	45·41	2,705.956	4.839.939	12.489	103·08	+	2,561.397	6.609	—	144.559	373
2.147.062	5.420	48·73	2.143.423	4.290.485	10.831	97·39	+	2,258.581	5.701	+	115.158	290
949.146	10.978	52·00	[4]) 849,514	1,798.660	20.803	98·54	+	876.056	10.133	+	26.542	307
964.065	11.150	51·43	285.793	1,249.858	14.455	66·67	+	910.419	10.530	+	624.626	7.224
529.707	2.926	90·44	982.956	1,512.663	8.356	258·27	+	55.936	309	—	927.020	5.121
535.674	2.959	77·88	987.660	1,523.334	8.415	221·48	+	152.131	840	—	835,529	4.615
4,874.009	8.209	45·92	5,413.106	10,287.115	17.326	96·98	+	5,738.437	9.664	+	325.331	517
6,150.304	10.358	40·99	6,507.937	12,658.241	21.319	84·38	+	8,851.158	14.907	+	2,343.221	6.651
427.281	4.697	34·10	795.081	1,222.362	13.438	97·56	+	825.779	9,078	+	30.698	337
458,828	5.044	36·99	401.291	860.119	9.455	69·35	+	781.413	8.590	+	380.122	4.179
8,408.797	12.401	36·88	8,996,516	17,405,313	25.669	75·81	+	14,701.389	21.681	+	5,704.873	8.413
8,447.824	12.459	33·37	9,651.089	18,098.913	26.692	71·52	+	16,857.354	24.861	+	7,206.265	10.627
4,677.788	6.565	60·95	5,311.804	9,989,592	14.021	130·15	+	2,997.215	4.206	—	2,314.589	3.248
4,409.860	6.189	56·17	5,498.022	9,907.882	13.906	126·20	+	3,440.602	4.829	—	2,057.420	2.887
7,263.028	7.710	55·92	9,646.531	16,909.589	17.951	130·20	+	5,723.546	6.076	—	3,923.015	4.161
7,172.373	7.614	48·13	9,740.381	16,912.757	17.955	113·55	+	7,721.190	8.197	—	2,019.194	2.143
2,819,758	4.456	79·16	90.410	2,910.168	4.598	81·69	+	742.359	1.173	+	651.949	1.030
2,684.676	4.114	67·47	91.995	2,776,671	4.255	69·78	+	1,294.282	1.983	+	1,202.287	1.842
,813.852	5.087	59·16	1,972.635	3,786.487	10.619	123·51	+	1,251.784	3.510	—	720,851	2.021
2,806.881	7.872	53·25	2,141,691	4,948.572	13.879	93·88	+	2,464.308	6.911	+	322.617	905
99.418	6.540	69·27	179	99.597	6.552	69·39	+	44.108	2.901	+	43.929	2.890
88.599	5.828	51·07	149	88.748	5.838	51·15	+	84.889	5.584	+	84.740	5.575
334.916	3.086	96·22	456.625	791.541	7.294	227·41	+	13.147	121	—	443.478	4.086
380.864	3.509	121·86	455,867	836.731	7.710	267·74	—	68.350	629	—	524.217	4.830
541.641	3.766	85·55	45.096	586,737	4.080	92·67	+	91.492	636	+	46.396	322
597.284	4.153	85·34	42.970	640.254	4.451	91·48	+	102.543	713	+	59.573	414
727,753	5.174	59·61	1,230.276	1,958.029	13.921	160·38	+	493.104	3.506	—	737.172	5.241
688.092	4.892	54·39	1,229.647	1,917.739	13.635	151·61	+	576,821	4.101	—	652.826	4.641

[3]) Einschliesslich der zu Gunsten des Bau-Conto gebuchten Ausgaben für die Linie Falkenau-Graslitz, und zwar: …entliche Betriebs-Ausgaben 30.030 fl., besondere, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Ausgaben 816 fl., …sammen 30.846 fl., im Jahre 1876 und 58.194 fl. im Jahre 1877.

[4]) Die bedeutenden Mehr-Ausgaben im Jahre 1876 gegenüber den im Jahre 1877 sind begründet durch die Zahlungen Zinsen und Amortisation der Prioritäten, welche Zahlungen im Jahre 1877 sistirt waren.

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Betriebs-							
		Eigentliche Betriebs-							
		Allgemeine Verwaltung		Bahnaufsicht und Bahnerhaltung		Verkehrs- und commercieller Dienst		Zugförderungs- und Werkstättendienst	
		im Ganzen	pro Kilometer Bahnlänge	im Ganzen	pro Kilometer Bahnlänge	im Ganzen	pro Kilometer Bahnlänge	im Ganzen	pro Kilometer Bahnlänge
		Gulden							
19. Oesterreichische Nordwestbahn	1876	187.624	203	1,892.001	2.050	1,922.931	2.085	1,152.561	[illegible]
	1877	212.955	232	1,809.104	1.963	1,894.039	2.054	1,192.617	[illegible]
20. Ostrau - Friedländer Eisenbahn	1876	18.350	556	67.502	2.048	41.737	1.266	13.997	[illegible]
	1877	17.248	523	55.398	1.680	41.823	1.270	13.212	[illegible]
21. Pilsen - Priesener Eisenbahn	1876	37.652	205	202.831	1.106	168.099	917	165.021	[illegible]
	1877	65.087	276	287.377	1.218	214.916	911	214.131	[illegible]
22. Prag-Duxer Eisenbahn	1876	41.739	304	274.259	2.000	172.885	1.260	169.840	[illegible]
	1877	39.821	257	315.876	2.045	183.363	1.186	181.981	[illegible]
23. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	1876	60.448	217	723.120	2.596	650.011	2.334	481.814	[illegible]
	1877	71.911	258	671.835	2.413	619.232	2.224	425.840	[illegible]
24. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	1876	39.588	331	103.186	861	193.212	1.614	127.444	[illegible]
	1877	38.856	324	140.367	1.172	189.019	1.581	124.886	[illegible]
25. Vorarlberger Eisenbahn	1876	23.692	271	118.640	1.296	181.527	2.071	120.566	1.375
	1877	23.054	263	185.373	2.115	190.228	2.171	130.632	[illegible]
26. Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Eisenbahn	1876	21.987	325	88.619	1.312	97.520	1.445	95.213	1.411
	1877	22.286	333	85.667	1.278	99.128	1.479	94.575	1.411
27. Wiener Verbindungsbahn	1876	10.922	1.486	52.477	7.137	100.039	13.604	125.737	[illegible]
	1877	13.587	1.847	55.713	7.577	101.956	13.866	160.894	[illegible]
Summe II b.	1876	2,193.268	337	15,343.126	2.073	17,127.050	2.314	14,127.830	[illegible]
	1877	2,662.035	355	15,612.989	2.082	17,433.186	2.324	15,502.638	[illegible]
Summe II [1])	1876	2,552.207	330	15,635.579	2.022	17,399.662	2.249	14,339.073	[illegible]
	1877	2,724.000	343	15,976.107	2.012	17,737.504	2.233	15,711.963	[illegible]
Summe I + II [1])	1876	3,911.535	307	25,428.786	1.995	28,397.636	2.228	23,841.995	[illegible]
	1877	4,082.806	314	25,900.839	1.995	28,683.010	2.212	25,036.843	[illegible]

Einschliesslich der von nachstehenden ausländischen Bahnen auf die im Inlande liegenden Theil- approximativen Ausgaben, u. zw:

bei den königl. bayerischen Staatsbahnen . . . .

bei den königl. sächsischen Staatsbahnen . . . .

bei der Oberschlesischen Eisenbahn . . . .

bei der Rechten- Oder-Ufer Eisenbahn . . . .

und abzüglich des von den Gesammt-Ausgaben auf die schweizerische Strecke der Vorarlberger Theilbetrages . . . .

[1]) Siehe Bemerkung 1, Seite 50.

A u s g a b e n							Betriebs-Ueberschuss			
Ausgaben: Summe der eigentlichen Betriebsausgaben			Besondere, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Ausgaben [1]	Summe sämmtlicher Ausgaben			ohne Rücksicht		mit Rücksicht	
							auf die besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben			
im Ganzen	pro Kilom. Bahnlänge	in Procent der Betriebs-Einnahmen		im Ganzen	pro Kilom. Bahnlänge	in Procent der Betriebs-Einnahmen	im Ganzen	pro Kilom. Bahnlänge	im Ganzen	pro Kilom. Bahnlänge
G u l d e n										
5,155.117	5.592	55·05	6,056.343	11,211.460	12.163	119·73	+ 4,208.835	4.566	— 1,847.508	2.004
5,108.715	5.542	47·18	6,596.373	11,705.088	12.698	108·11	+ 5,717.950	6.203	— 878.423	953
141.586	4.294	60·25	92.301	233.887	7.093	99·52	+ 93.415	2.833	+ 1.114	33
127.681	3.873	57·13	92.794	220.475	6.688	98·66	+ 95.792	2.905	+ 2.998	91
573.603	3.127	69·92	37.186	610.789	3.330	74·52	+ 246.010	1.341	+ 208.824	1.138
781.511	3.313	76·11	37.029	818.540	3.470	79·82	+ 243.946	1.034	+ 206.917	877
658.723	4.803	90·82	53.386	712.109	5.192	98·19	+ 66.510	485	+ 13.124	95
721.041	4.666	89·47	66.713	787.754	5.098	97·61	+ 85.984	556	+ 19.271	124
1,915.393	6.878	68·41	1,895.464	3,810.857	13.686	136·19	+ 882.822	3.170	— 1,012.642	3.637
1,788.818	6.424	68·00	2,176.159	3,964.977	14.240	150·73	+ 841.565	3.022	— 1,334.594	4.793
463.430	3.871	35·59	674.642	1,138.072	9.507	87·42	+ 838.379	7.005	+ 163.737	1.368
493.128	4.120	36·16	559.417	1,052.545	8.794	77·17	+ 870.738	7.275	+ 311.321	2.601
439.425	5.013	105·55	749.861	1,189.286	13.569	285·34	— 23.126	263	— 772.987	8.819
529.287	6.039	113·39	771.852	1,301.139	14.845	278·74	— 62.503	713	— 834.355	9.520
303.339	4.493	53·86	4.500	307.839	4.560	54·66	+ 259.823	3.849	+ 255.323	3.782
301.656	4.501	53·06	4.942	306.598	4.575	53·93	+ 266.789	3.981	+ 261.847	3.907
289.175	39.327	51·30	64.380	353.555	48.083	60·62	+ 294.022	39.986	+ 229.642	31.231
332.150	45.172	54·73	36.475	368.625	50.132	60·74	+ 274.737	37.363	+ 238.262	32.403
49,093.274	6.633	50·73	51,808.342	100,899.616	13.632	104·27	+ 47,669.189	6.439	— 4,139.153	559
51,210.848	6.828	46·60	52,958.124	104,168.972	13.890	94·98	+ 58,669.339	7.823	+ 5,711.215	761
49,926.521	6.455	51·15	51,863.602	101,790.123	13.159	104·29	[2] + 47,634.310	6.158	[2] — 4,292.563	552
52,149.574	6.566	46·93	53,020.791	105,170.365	13.242	94·66	[3] + 58,836.126	7.408	[3] + 5,529.580	683
81,579.952	6.400	48·34	79,377.133	160,957.085	12.628	95·35	[2] + 87,183.123	6.840	[2] + 7,742.719	605
83,703.498	6.450	44·47	80,816.885	164,520.383	12.677	87·98	[3] + 104,298.649	8.037	[3] + 23,196.009	1.767

strecken derselben entfallenden

		Summe sämmtlicher Ausgaben im Ganzen	pro Kilom.	in Procent	ohne Rücksicht		mit Rücksicht im Ganzen	pro Kilom.
. . . .	1876 mit	248.000	6.809	62·63			+ 148.000	4.064
	1877 „	286.000	7.852	65·00			+ 154.000	4.228
. . . .	1876 „	548.000	12.407	79·42			+ 142.000	3.215
	1877 „	508.000	11.502	76·28			+ 158.000	3.577
. . . .	1876 „	38.000	15.761	39·58			+ 58.000	24.056
	1877 „	38.000	15.761	40·00			+ 57.000	23.611
. . . .	1876 „	161.000	69.939	473·53			— 127.000	55.169
	1877 „	160.000	69.504	533·33			— 130.000	56.472
im Ganzen.	1876 mit	995.000	11.664	81·82			+ 221.000	2.590
	1877 „	992.000	11.629	80·59			+ 239.000	2.803
Eisenbahn entfallenden	1876 „	108.117	45.734	285·68			— 70.272	29.726
. . . .	1877 „	117.376	49.651	276·60			— 74.941	31.700
beträgt die Total-Summe	1876 . .	161,843.968	12.613	95·21			+ 8,133.801	634
	1877 . .	165,395.007	12.661	87·37			+ 23,907.115	1,830

[2]) Exclusive der Istrianer Staatsbahn.
[3]) Inclusive der Istrianer Staatsbahn.

VI. Stand

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Pensionsfonds: Stand mit Beginn des Jahres	Pensionsfonds: Einnahmen (im Laufe des Jahres)	Pensionsfonds: Ausgaben (im Laufe des Jahres)	Pensionsfonds: Stand mit Schluss des Jahres	Unterstützungs-: Stand mit Beginn des Jahres	Unterstützungs-: Einnahmen (im Laufe)
		Gulden					
I. Gemeinsame Eisenbahnen.							
1. Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn	1876	119.867	28.229	2.613	145.483	6.581	10.277
	1877	145.483	28.790	2.584	171.689	7.367	12.219
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn	1876	176.462	34.650	5.488	205.624	38.366	19.679
	1877	205.624	37.928	1.865	241.687	44.973	19.411
3. Oesterreichische Staats-Eisenbahn	1876	4,095.950	433.121	208.233	4,320.841	2,358.690	567.464
	1877	4,320.841	431.999	239.311	4,513.529	2,538.560	551.438
4. Südbahn	1876	3,295.139	536.681	195.275	4) 3,636.545	106.992	135.757
	1877	3,636.545	541.070	169.998	4) 4,007.617	108.368	140.838
5. Ungarische Westbahn	1876	105.436	20.422	2.021	123.837	16.039	9.298
	1877	123.837	23.938	8.667	139.108	17.895	8.303
Summe I.	1876	7,792.854	1,053.106	413.630	8,432.330	2,526.668	742.475
	1877	8,432.330	1,063.725	422.425	9,073.630	2,717.163	732.209
II. Oesterreichische Eisenbahnen.							
a) K. k. Staatsbahnen.							
1. Braunau-Strasswalchener Bahn	1876	. . . . .	. . . .	. . . .	6)	. . . . .	. . . .
	1877	. . . . .	. . . .	. . . .	6)	. . . . .	. . . .
2. Dniester Bahn	1876	17.821	7.138	892	24.067	. . . . .	3.915
	1877	24.067	8.391	1.278	31.180	3.158	2.387
3. Donau-Ufer Bahn	1876	. . . . .	. . . .	. . . .	6)	. . . . .	. . . .
	1877	. . . . .	. . . .	. . . .	6)	. . . . .	. . . .
4. Istrianer Bahn	1876	. . . . .	. . . .	. . . .	6)	. . . . .	. . . .
	1877	. . . . .	. . . .	. . . .	6)	. . . . .	. . . .
5. Rakonitz-Protivіner Bahn	1876	. . . . .	. . . .	. . . .	6)	. . . . .	3.634
	1877	. . . . .	. . . .	. . . .	6)	. . . . .	. . . .
6. Tarnów-Leluchówer Bahn	1876	. . . . .	. . . .	. . . .	8)	. . . . .	. . . .
	1877	. . . . .	. . . .	. . . .	8)	. . . . .	. . . .
Summe II *a)*	1876	17.821	7.138	892	24.067	. . . . .	7.549
	1877	24.067	8.391	1.278	31.180	9) 3.158	2.387

[1]) Der Reservefond für Transportschäden wurde im Jahre 1877 aufgelöst.
[2]) Einschliesslich der ausserordentlichen Reserve im Betrage von 6,237.856 fl.
[3]) Darunter auch der Provisionsfond für die Diener.
[4]) Der hier nachgewiesene Fond betrifft das österreichisch-ungarische und italienische Netz; in denselben ist auch die Special-Reserve für den Betrieb der Wien Pottendorf Wr.-Neustädter Eisenbahn einbezogen.

der Fonds.

und Krankenfonds		Reservefonds				Erneuerungs- und sonstige Fonds			
Ausgaben	Stand mit Schluss des Jahres	Stand mit Beginn des Jahres	Einnahmen	Ausgaben	Stand mit Schluss des Jahres	Stand mit Beginn des Jahres	Einnahmen	Ausgaben	Stand mit Schluss des Jahres
des Jahres			im Laufe des Jahres				im Laufe des Jahres		
G	u	l	d	e	n				
9.491	7.367	13.236	8.096	1.249	20.083	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
15.715	3.871	20.083	. . . .	[4]) 20.083	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
13.072	44.973	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
12.691	51.693	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
387.594	2,538.560	8,751.239	. . .	513.353	[9])8,237.886	263.506	280.281	738.495	−194.708
391.292	2,698.706	8,237.886	. . . .	. . . .	[9])8,237.886	− 194.708	264.488	551,624	−481.844
134.381	108.368	[9])4,555.194	242.905	4,054.514	743.585	140.689	2.562	63.149	80.102
141.097	108.109	[4]) 743.585	1,043.184	581.624	1,205.145	80.102	59.470	139.572	. . . .
7.442	17.895	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	27.549	. . . .	. . . .	27.549
7.783	18.415	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	27.549	. . . .	[5]) 23.220	[5]) 4.329
551.980	2,717.163	13,319.669	251.001	4,569.116	9,001.554	431.741	282.843	801.644	− 87.057
568.578	2,880.794	9,001.554	1,043.184	601.707	9,443.031	− 87.057	323.958	714.416	−477.515
. . . .	[6])	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
. . . .	[6])	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
757	3.158	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
2.407	3.138	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
. . . .	[6])	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
. . . .	[6])	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
. . . .	[6])	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
. . . .	[6])	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
2.013	1.621	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
. . . .	[7])	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
. . . .	[8])	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
. . . .	[8])	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
2.770	4.779	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
2.407	3.138	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .

[5]) Der Reservefond für Fahrbetriebsmittel und die Schienenreserve wurden im Jahre 1877, der Reservefond für Materialien erst im Jahre 1878 aufgelassen.
[6]) Besitzt keinen derartigen Fond.
[7]) Liegen keine Angaben vor.
[8]) Mit dem Pensions- beziehungsweise Krankenfond der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn gemeinschaftlich.
[9]) Die Differenz gegenüber dem schliesslichen Stande des Vorjahres ist durch die Bemerkung 7 begründet.

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Pensionsfonds				Unterstützungs-	
		Stand mit Beginn des Jahres	Einnahmen	Ausgaben	Stand mit Schluss des Jahres	Stand mit Beginn des Jahres	Einnahmen
			im Laufe des Jahres				im Laufe
		G u l d e n					
b. Privatbahnen.							
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1876	233.898	32.091	10.226	255.763	26.248	12.220
	1877	255.763	32.924	9.396	279.291	29.908	12.844
2. Böhmische Nordbahn	1876	111.359	20.141	2.372	129.128	22.719	8.824
	1877	129.128	23.315	1.699	150.744	24.955	8.335
3. Böhmische Westbahn	1876	180.337	40.568	30.152	190.753	36.131	18.409
	1877	190.753	43.349	27.338	206.764	39.340	18.269
4. Brünn-Rossitzer Eisenbahn	1876	. . . . .	. . . .	. . . .	[2]	. . . . .	. . . .
	1877	. . . . .	. . . .	. . . .	[2]	. . . . .	. . . .
5. Buschtěhrader Eisenbahn	1876	253.406	44.851	25.037	273.220	109.470	23.985
	1877	273.220	48.027	20.796	300.451	119.267	23.419
6. Dux-Bodenbacher Eisenbahn	1876	91.068	33.843	2.180	122.731	28.059	11.638
	1877	122.731	25.300	365	147.666	31.802	12.021
7. Erzherzog Albrecht-Bahn	1876	29.166	23.696	3.041	49.821	9.225	6.945
	1877	49.821	31.738	1.246	80.313	10.357	4.934
8. Galizische Karl Ludwig-Bahn	1876	1,109.466	148.066	51.376	1,206.156	36.105	35.654
	1877	1,206.156	161.144	61.131	1,306.169	37.247	38.550
9. Gratz-Köflacher Eisenbahn	1876	87.448	14.522	8.648	93.322	15.153	5.676
	1877	93.322	13.518	6.081	100.759	16.423	5.297
10. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1876	4,656.002	481.767	213.670	[6] 4,894.099	. . . . .	. . . .
	1877	4,894.099	494.486	266.283	[6] 5,122.302	. . . . .	. . . .
11. Kaiser Franz Josef-Bahn	1876	265.285	57.75[illegible]	14.449	308.594	56.495	40.478
	1877	308.594	66.302	14.505	360.391	69.451	37.677
12. Kaiserin Elisabeth-Bahn	1876	1,464.129	213.521	91.215	1,586.435	53.827	89.827
	1877	1,586.435	237.902	97.062	1,727.275	64.879	93.124
13. Kronprinz Rudolf-Bahn	1876	255.019	[9] 81.025	620	335.424	40.333	55.284
	1877	335.424	[9] 72.456	1.127	406.753 [10]	43.545	30.890
14. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn	1876	577.899	95.656	35.415	638.140	30.744	24.447
	1877	638.140	99.109	36.148	701.101	30.336	25.562
15. Leoben-Vordernberger Eisenbahn	1876	. . . . .	. . . .	. . . .	[7]	. . . . .	. . . .
	1877	. . . . .	. . . .	. . . .	[7]	. . . . .	. . . .
16. Mährische Grenzbahn	1876	18.689	9.499	. . .	28.188	3.200	2.879
	1877	28.188	10.013	. . . .	38.201	3.781	2.638

[1]) Darunter die Special-Reserve.

[2]) Dieser Fond ist seit dem Jahre 1870 mit dem bezüglichen Fonde der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn vereinigt.

[3]) Einschliesslich des von der General-Versammlung für das Gegenstandsjahr nachträglich zugewiesenen statutenmässigen Betrages.

[4]) Darunter auch der Dispositions-Reservefond; derselbe wurde im Jahre 1877 aufgelassen.

[5]) Der Fahrpark-Erneuerungsfond wurde im Jahre 1877 aufgelöst.

[6]) Die Bergbau-Bruderlade ist hier mit inbegriffen.

[7]) Besitzt keinen derartigen Fond.

und Krankenfonds		Reservefonds				Erneuerungs- und sonstige Fonds			
Ausgaben des Jahres	Stand mit Schluss des Jahres	Stand mit Beginn des Jahres	Einnahmen im Laufe des Jahres	Ausgaben im Laufe des Jahres	Stand mit Schluss des Jahres	Stand mit Beginn des Jahres	Einnahmen im Laufe des Jahres	Ausgaben im Laufe des Jahres	Stand mit Schluss des Jahres
G	u	l	d	e	n				
8.560	29.908	230.938	24.201	. . . .	255.139	292.571	120.000	. . . .	412.571
8.613	34.139	255.139	40.000	. . . .	295.139	412.571	120.184	. . . .	532.755
6.588	24.955	78.014	8.014	. . . .	86.028	1.206	119.653	118.615	2.244
7.621	25.669	86.028	10.609	. . . .	96.637	2.244	171.487	88.000	85.731
15.200	39.340	84.404	143.373	. . . .	[1]) 227.777	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
14.404	43.205	227.777	189.586	. . . .	[1]) 417.363	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
. . . .	[2])	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
. . . .	[2])	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
14.188	119.267	1,108.319	6.961	. . . .	1,115.280	221.014	. . .	19.609	201.405
11.883	130.803	1,115.280	5.256	. . . .	1,120.536	201.405	. . . .	216	201.189
7.895	31.802	25	14.272	. . . .	14.297	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
7.429	36.394	14.297	1.570	. . . .	15.867	. . . .	112.378	. . . .	112.378
5.813	10.357	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
6.247	9.044	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
34.512	37.247	[3]) 1,486.647	138.726	. . .	[3]) 1,625.373	[3]) 300.495	74.115	. . . .	[3]) 374.610
37.178	38.619	[3]) 1,625.373	374.627	. . . .	[3]) 2,000.000	[3]) 374.610	517.614	91.710	[3]) 800.514
4.406	16.423	[4]) 305.312	. . . .	. . . .	[4]) 305.312	89.105	. . . .	. . . .	89.105
5.428	16.292	[4]) 305.312	. . . .	[4]) 193.063	112.249	89.105	. . . .	[5]) 89.105	. . . .
. . . .	[7])	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	10,164.358	957.337	763.266	10,358.429
. . . .	[7])	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . .	10,358.429	1,048.493	487.978	10,918.944
27.522	69.451	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
36.581	70.547	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
78.775	64.879	388.617	[8]) 2,957.099	1,081.520	2,264.196	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
86.165	71.838	2,264.196	748.867	651.455	2,361.608	. . .	. . . .	. . . .	. . .
52.072	[10]) 43.545	461.249	. . .	125.682	335.567	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
27.375	47.060	335.567	. . . .	242.862	92.705	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
24.855	30.336	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
25.343	30.555	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
. . . .	[7])	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
. . . .	[7])	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
2.298	3.781	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	815	2.730	. . .	3.545
2.073	4.346	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	[11]) 291.191	7.194	53.643	244.742

[8]) Davon kommen auf den (aus dem erübrigten Bau-Capitale) neugebildeten Reservefond der Salzburg Tiroler Bahn 2,040.180 fl.

[9]) Unter Einrechnung des nominellen Mehrwerthes der angekauften Effecten.

[10]) Ausschliesslich der aushaftenden Vorschüsse Ende 1876 mit 12.805 fl.

[11]) Der Bestand des Erneuerungsfondes für die Linie Sternberg-Grulich der Mährischen Grenzbahn mit Ende 1876 wurde von der Garantie-Rechnungs-Commission von 2.380 fl. auf 290.026 fl. erhöht, wodurch die Differenz von 287.646 fl. gegenüber dem schliesslichen Stande des Vorjahres ihre Erklärung findet.

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Pensionsfonds: Stand mit Beginn des Jahres (Gulden)	Pensionsfonds: Einnahmen im Laufe des Jahres (Gulden)	Pensionsfonds: Ausgaben im Laufe des Jahres (Gulden)	Pensionsfonds: Stand mit Schluss des Jahres (Gulden)	Unterstützungs-: Stand mit Beginn des Jahres (Gulden)	Unterstützungs-: Einnahmen im Laufe (Gulden)
17. Mährisch-Schlesische Centralbahn	1876	38.127	7.948	2.609	43.466	8.177	5.162
	1877	43.466	7.045	571	49.940	11.113	4.584
18. Mährisch-Schlesische Nordbahn	1876	. . . . .	. . . .	. . . .	1)	. . . . .	. . . .
	1877	. . . . .	. . . .	. . . .	1)	. . . . .	. . . .
19. Oesterreichische Nordwestbahn	1876	334.101	108.873	30.290	412.684	71.290	49.400
	1877	412.681	102.309	26.818	488.175	81.247	44.384
20. Ostrau-Friedländer Eisenbahn	1876	. . . . .	. . . .	. . . .	2)	. . . . .	. . . .
	1877	. . . . .	. . . .	. . . .	2)	. . . . .	. . . .
21. Pilsen-Priesener Eisenbahn	1876	40.622	23.562	2.282	61.902	3.763	5.684
	1877	61.902	28.949	1.064	89.787	5.348	7.816
22. Prag-Duxer Eisenbahn	1876	40.661	12.470	1.835	51.296	3.752	6.221
	1877	51.296	10.926	2.372	59.850	6.838	5.292
23. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	1876	247.579	46.770	27.663	266.686	39.790	14.003
	1877	266.686	42.131	29.771	279.046	44.062	15.424
24. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	1876	89.825	15.364	4) 2.754	102.435	16.533	5.230
	1877	102.435	16.335	5) 6.509	112.261	17.912	5.491
25. Vorarlberger Eisenbahn	1876	22.280	5.633	1.940	25.973	5.856	3.851
	1877	25.973	6.736	2.961	29.748	7.299	3.942
26. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn	1876	. . . . .	. . . .	. . . .	2)	. . . . .	. . . .
	1877	. . . . .	. . . .	. . . .	2)	. . . . .	. . . .
27. Wiener Verbindungsbahn	1876	. . . . .	. . . .	. . . .	2)	. . . . .	. . . .
	1877	. . . . .	. . . .	. . . .	2)	. . . . .	. . . .
Summe II b).	1876	10,146.366	1,517.624	587.774	11,076.216	616.870	425.817
	1877	11,076.216	1,574.014	613.243	12,036.987	695.110	400.403
Summe II.	1876	10,164.187	1,524.762	588.666	11,100.283	616.870	433.366
	1877	11,100.283	1,582.405	614.521	12,068.167 5)	698.268	402.790
Total-Summe.	1876	17,957.041	2,577.868	1,002.296	19,532.613	3,143.538	1,175.841
	1877	19,532.613	2,646.130	1,036.946	21,141.797 5)	3,415.431	1,134.999

1) Die Mährisch-Schlesische Nordbahn besitzt keinen Pensionsfond; die dem jeweiligen Bedarfe entsprechende Dotirung erfolgt im Sinne der Concessions-Urkunde.
2) Besitzt keinen derartigen Fond.
3) Obiger Betrag wurde auf das Baaconto übertragen.
4) Hierunter der Reservefond, Betriebsfond und Grundpachtzins-Reservefond.
5) Fahrfundus (instructes Reservefonds-Conto in Actien, Prioritäten und in Barem.

und Krankenfonds		Reservefonds				Erneuerungs- und sonstige Fonds			
Ausgaben	Stand mit Schluss des Jahres	Stand mit Beginn des Jahres	Einnahmen	Ausgaben	Stand mit Schluss des Jahres	Stand mit Beginn des Jahres	Einnahmen	Ausgaben	Stand mit Schluss des Jahres
des Jahres			im Laufe des Jahres				im Laufe des Jahres		
G u l d e n									
2.226	11.113	....	....	....	....	....	....	....	....
2.747	12.950	....	....	....	....	....	....	....	....
....	3)	....	....	....	....	....	....	....	....
....	3)	....	....	....	....	....	....	....	....
39.443	81.247	41.530	....	....	41.530	....	....	....	....
34.446	91.185	41.530	....	3) 41.530	....	....	....	....	....
....	3)	75.985	124	....	4) 76.109	351.422	100.170	111.300	5) 340.292
....	3)	76.109	375	....	4) 76.484	340.292	1.620	1.257	5) 340.655
4.099	5.348	....	....	....	....	....	....	....	....
5.150	8.014	....	....	....	....	....	....	....	....
3.135	6.838	....	....	....	....	....	....	....	....
3.273	8.767	....	....	....	....	....	....	....	....
9.731	44.062	....	....	....	....	....	....	....	....
10.874	48.612	....	....	....	....	....	....	....	....
6) 3.851	17.912	97.486	8.085	....	105.571	14.941	152.843	162.700	5.084
6) 3.436	19.967	105.571	8.618	....	114.189	5.084	172.704	177.570	218
2.408	7.299	7) 171.352	7.242	14.739	7) 163.855	....	35.971	14.167	21.804
3.616	7.625	7) 163.855	175.000	7) 163.855	7) 175.000	21.804	....	8) 21.804	....
....	3)	....	....	....	....	....	....	....	....
....	3)	....	....	....	....	....	....	....	....
....	3)	....	....	....	....	....	....	....	....
....	3)	....	....	....	....	....	....	....	....
317.577	695.110	4,529.878	3,308.097	1,221.941	6,616.034	11,435.927	1,562.819	1,189.657	11,809.089
339.882	755.631	6,616.034	1,554.508	1,292.765	6,877.777	12,096.735	2,151.674	1,011.283	13,237.126
350.347	699.889	4,529.878	3,308.097	1,221.941	6,616.034	11,435.927	1,562.819	1,189.657	11,809.089
342.289	758.769	6,616.031	1,554.508	1,292.765	6,877.777	12,096.735	2,151.674	1,011.283	13,237.126
902.327	3,417.052	17,849.547	3,559.098	5,791.057	15,617.588	11,840.122	1,845.662	1,991.301	11,694.483
910.867	3,639.563	15,617.588	2,597.692	1,894.472	16,320.808	12,009.678	2,475.632	1,725.699	12,759.611

6) Einschliesslich der Courswerth-Differenz der zum Course vom 31. December des Gegenstandsjahres in dem schliesslichen Stande enthaltenen Effecten.
7) Baureluitionsfonds; dieselben wurden aufgelassen, dagegen ein Materialbeschaffungsfond neugebildet.
8) Der Schienen-Erneuerungsfond wurde ebenfalls aufgelassen.
9) Die Differenz gegenüber dem schliesslichen Stande des Vorjahres ist durch die Bemerkung 7, Seite 57 begründet

VII. Aussergewöhnliche

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Betriebsstörungen: Entgleisungen	Betriebsstörungen: Zusammenstösse	Betriebsstörungen: Sonstige Betriebsstörungen	Betriebsstörungen: Zusammen	Bahnunfälle – Es verunglückten Reisende: unverschuldet bei einem aussergewöhnlichen Ereignisse: getödtet	unverschuldet: verletzt	In Folge eigener Unvorsichtigkeit: getödtet	In Folge eigener Unvorsichtigkeit: verletzt	Zusammen: getödtet	Zusammen: verletzt
		Anzahl									
I. Gemeinsame Eisenbahnen. [1])											
1. Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn	1876	4	...	15	19	..		..	..	..	..
	1877	1	1	7	9	..		..	..	..	..
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn	1876	1	...	2	3	..	..	..	..	..	..
	1877	...	1	...	1	..	..	..	..	..	..
3. Oesterreichische Staats-Eisenbahn [2])	1876	37	11	115	163	..	8	..	1	..	9
	1877	12	...	41	53	..	..	..	1	..	1
4. Südbahn	1876	34	11	124	169	..	..	1	5	1	5
	1877	27	5	107	139	..	..	..	7	..	7
5. Ungarische Westbahn	1876	1	...	2	3	..	..	..	..	..	..
	1877	...	...	4	4	..	..	..	..	..	..
Summe I.	1876	77	22	258	357	..	8	1	6	1	14
	1877	40	7	159	206	..	..	..	8	..	8
II. Oesterreichische Eisenbahnen.											
a) K. k. Staatsbahnen.											
1. Braunau-Strasswalchener Bahn	1876	1	...	1	2	..	..	..	..	..	.
	1877	1	...	1	2	..	..	..	..	..	..
2. Dniester Bahn	1876	...	...	9	9	..	..	..	..	..	..
	1877	...	1	12	13	..	..	..	..	..	..
3. Donau-Ufer Bahn	1876	...	...	...	...	..	..	..	..	..	..
	1877	...	...	...	...	..	..	..	..	..	..
4. Istrianer Bahn	1876	...	...	13	13	..	..	..	..	..	..
	1877	...	...	3	3	..	..	..	..	..	..
5. Rakonitz-Protiviner Bahn	1876	1	...	...	1	..	..	..	..	..	..
	1877	...	1	2	3	..	..	..	..	..	..
6. Tarnów-Leluchówer Bahn	1876	...	...	3	3	..	..	..	..	..	..
	1877	...	...	1	4	..	..	..	..	..	..
Summe II *a)*	1876	2	...	26	28	..	..	..	..	..	..
	1877	1	2	22	25	..	..	..	..	..	..

[1]) Die Angaben über die Betriebsstörungen und Bahnunfälle auf den gemeinsamen Eisenbahnen beziehen sich nur auf die österreichischen Linien derselben.

Bahnereignisse.

Bahnunfälle																	
Es verunglückten																	
Bahnbedienstete								Dritte Personen								Im Ganzen Personen	
unverschuldet bei einem aussergewöhnlichen Ereignisse		in Folge eigener Unvorsichtigkeit		bei Bau- und Werkstattarbeiten und anderen mit dem Betriebe nicht direct zusammenhängenden Geschäften		Zusammen		unverschuldet bei einem aussergewöhnlichen Ereignisse		in Folge eigener Unvorsichtigkeit		in selbstmörderischer Absicht		Zusammen			
getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
..	..	..	..	..	2	..	2	..	..	1	..	..	..	1	..	1	2
..	..	1	2	..	3	1	5	..	..	..	..	..	..	..	..	1	5
..	..	2	1	..	..	2	1	1	2	..	1	1	1	2	4	4	5
..	..	1	..	..	..	1	..	..	..	1	..	..	..	1	..	2	..
..	2	9	24	..	3	9	29	..	..	7	2	9	2	16	4	25	42
..	..	5	20	..	1	5	21	..	5	3	5	6	1	9	11	14	33
1	1	17	17	1	1	19	19	..	..	6	11	6	1	12	12	32	36
..	1	5	23	..	2	5	26	..	..	10	9	..	..	10	9	15	42
..	..	1	..	..	1	1	1	..	..	..	..	..	..	..	..	1	1
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	1	..	1	..
1	3	29	42	1	7	31	52	1	2	14	14	16	4	31	20	63	86
..	1	12	45	..	6	12	52	..	5	14	14	7	1	21	20	33	80
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	1	..	1
..	..	..	1	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1
..	..	..	..	..	1	..	1	..	..	..	..	..	1	..	1	..	2
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
..	..	..	..	..	2	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2
..	..	..	..	..	1	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1
..	..	..	1	..	..	..	1	..	..	1	..	..	..	1	..	1	1
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	3	..	3	..	3	..
..	..	..	1	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1
..	..	..	..	..	3	..	3	..	..	..	1	..	..	..	1	..	4
..	..	..	3	..	2	..	5	..	..	1	..	..	..	1	..	1	5
..	..	..	..	..	5	..	5	..	..	..	2	3	1	3	3	3	8

*) Inclusive der Brünn-Rossitzer Eisenbahn.

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Betriebsstörungen: Entgleisungen	Betriebsstörungen: Zusammenstösse	Betriebsstörungen: Sonstige Betriebsstörungen	Betriebsstörungen: Zusammen	Bahnunfälle – Es verunglückten – Reisende: unverschuldet bei einem aussergewöhnlichen Ereignisse: getödtet	unverschuldet bei einem aussergewöhnlichen Ereignisse: verletzt	in Folge eigener Unvorsichtigkeit: getödtet	in Folge eigener Unvorsichtigkeit: verletzt	Zusammen: getödtet	Zusammen: verletzt
		Anzahl									
b) **Privatbahnen.**											
1. Aussig - Teplitzer	1876	6	...	11	17	..	..	..	..	..	..
Eisenbahn	1877	12	...	14	26	..	..	..	..	..	..
2. Böhmische Nordbahn	1876	3	1	9	13	..	..	..	..	..	..
	1877	5	1	6	12	..	..	..	..	..	..
3. Böhmische Westbahn	1876	2	...	4	6	..	..	..	..	..	..
	1877	1	1	3	5	..	..	..	..	..	..
4. Brünn - Rossitzer	1876	...	...	...	...	..	..	..	..	..	..
Eisenbahn [1]) . . .	1877	...	...	...	...	..	..	..	..	..	..
5. Buschtěhrader Eisen-	1876	4	2	20	26	..	..	..	..	..	..
bahn	1877	14	...	18	32	..	..	..	..	..	..
6. Dux - Bodenbacher	1876	1	1	10	12	..	..	..	..	..	..
Eisenbahn	1877	1	1	8	13	..	..	..	..	..	..
7. Erzherzog Albrecht-	1876	3	...	6	9	..	..	..	..	..	..
Bahn	1877	3	...	9	12	..	1	..	..	..	1
8. Galizische Karl Lud-	1876	15	10	55	80	..	3	..	4	..	7
wig-Bahn	1877	11	18	34	66	..	1	..	..	..	1
9. Gratz - Köflacher	1876	...	...	7	7	..	..	..	..	..	..
Eisenbahn	1877	...	...	2	2	..	..	..	..	..	..
10. Kaiser Ferdinands-	1876	4	4	82	90	..	3	..	..	..	3
Nordbahn	1877	3	7	3	13	..	..	..	..	..	..
11. Kaiser Franz Josef-	1876	10	5	36	51	..	..	..	..	..	..
Bahn	1877	12	6	15	33	..	1	..	2	..	3
12. Kaiserin Elisabeth-	1876	37	7	88	132	..	1	1	1	1	2
Bahn	1877	22	5	72	99	..	..	..	1	..	1
13. Kronprinz Rudolf-	1876	15	1	...	16	..	1	..	1	..	2
Bahn	1877	12	2	70	84	..	1	..	..	..	1
14. Lemberg-Czernowitz-	1876	11	5	23	39	..	..	..	..	..	..
Jassy-Eisenbahn .	1877	14	12	21	47	..	..	..	..	..	..
15. Leoben - Vordern-	1876	...	...	2	2	..	..	..	..	..	..
berger Eisenbahn .	1877	...	...	1	1	..	..	..	..	..	..

[1]) Die Betriebsstörungen und Bahnunfälle auf der Brünn-Rossitzer Eisenbahn sind bei der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn einbezogen.

Bahnunfälle																	
Es verunglückten																	
Bahnbedienstete								Dritte Personen								Im Ganzen Personen	
unverschuldet bei einem aussergewöhnlichen Ereignisse		in Folge eigener Unvorsichtigkeit		bei Bau- und Werkstattarbeiten und anderen mit dem Betriebe nicht direct zusammenhängenden Geschäften		Zusammen		unverschuldet bei einem aussergewöhnlichen Ereignisse		in Folge eigener Unvorsichtigkeit		in selbstmörderischer Absicht		Zusammen			
getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
. .	. .	2	2	. .	. .	2	2	. .	. .	1	1	. .	. .	1	1	3	3
. .	. .	1	4	. .	2	1	6	. .	. .	. .	1	1	. .	1	1	2	7
. .	. .	1	2	. .	. .	1	2	. .	. .	1	1	. .	1	1	2	2	4
. .	. .	2	4	. .	. .	2	4	. .	. .	1	1	2	1	3	2	5	6
. .	1	. .	1	. .	. .	. .	2	. .	. .	1	1	1	. .	2	1	2	3
. .	. .	3	1	.	7	3	8	. .	. .	1	. .	1	. .	2	. .	5	8
. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
. .	. .	2	1	1	. .	3	1	. .	. .	4	. .	3	. .	7	. .	10	1
. .	1	. .	2	. .	1	. .	4	1	. .	1	. .	1	. .	3	. .	3	4
. .	. .	. .	3	. .	. .	. .	3	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	3
1	1	1	. .	. .	. .	2	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	2	1
. .	. .	2	6	. .	2	2	8	. .	. .	. .	2	. .	. .	. .	2	2	10
. .	6	1	1	1	2	2	9	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	2	10
. .	7	3	22	2	8	5	37	. .	. .	1	. .	7	. .	8	. .	13	44
1	3	3	13	. .	4	4	20	. .	. .	2	5	3	1	5	6	9	27
. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
. .	. .	1	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	. .	4	. .	4	. .	5	. .
1	1	12	15	. .	2	13	18	. .	3	6	4	2	. .	8	7	21	28
. .	. .	6	13	2	3	8	16	. .	1	8	2	3	. .	11	3	19	19
. .	. .	6	8	1	6	7	14	. .	. .	2	5	5	. .	7	5	14	19
. .	1	3	6	. .	8	3	15	. .	. .	2	5	2	. .	4	5	7	23
.	. .	8	14	5	10	13	24	. .	. .	3	2	. .	1	3	3	17	29
. .	. .	8	18	1	1	9	19	. .	. .	3	4	7	1	10	5	19	25
1	. .	1	11	3	7	5	18	. .	1	2	. .	1	. .	3	1	8	21
. .	1	. .	5	1	6	1	12	. .	. .	. .	5	. .	. .	. .	5	1	18
. .	5	. .	10	. .	2	. .	17	. .	. .	1	2	1	. .	2	2	2	19
. .	. .	2	13	. .	9	2	22	. .	. .	1	1	2	. .	3	1	5	23
. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .

Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Betriebsstörungen				Bahnunfälle					
						Es verunglückten					
						Reisende					
		Ent-gleisungen	Zu-sammen-stösse	Sonstige Be-triebs-störungen	Zu-sammen	unverschuldet bei einem aussergewöhnlichen Ereignisse		in Folge eigener Unvorsichtigkeit		Zusammen	
		Anzahl				ge-tödtet	ver-letzt	ge-tödtet	ver-letzt	ge-tödtet	ver-letzt
16. Mährische Grenzbahn	1876	1	. . .	4	5	. .	. .	. .	. .	. .	. .
	1877	. . .	. . .	. . .	. . .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
17. Mährisch-Schlesische Centralbahn . . .	1876	2	1	10	13	. .	. .	. .	. .	. .	. .
	1877	1	. . .	5	6	. .	. .	. .	. .	. .	. .
18. Mährisch-Schlesische Nordbahn	1876	. . .	. . .	7	7	. .	. .	. .	. .	. .	. .
	1877	. . .	. . .	1	1	. .	. .	. .	1	. .	1
19. Oesterreichische Nordwestbahn . .	1876	15	6	111	132	. .	. .	. .	1	. .	1
	1877	11	6	75	92	. .	. .	. .	2	. .	2
20. Ostrau - Friedländer Eisenbahn . . .	1876	1	. . .	. . .	1	. .	.	. .	. .	. .	. .
	1877	. . .	. . .	1	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .
21. Pilsen - Priesener Eisenbahn	1876	4	. . .	6	10	. .	. .	. .	. .	. .	. .
	1877	7	. . .	7	14	. .	. .	. .	. .	. .	. .
22. Prag - Duxer Eisenbahn	1876	8	1	8	17	. .	2	. .	. .	. .	2
	1877	3	. . .	. . .	3	. .	. .	. .	. .	. .	. .
23. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn .	1876	6	. . .	36	42	. .	. .	. .	. .	. .	. .
	1877	5	. . .	21	26	. .	. .	. .	. .	. .	. .
24. Turnau - Kralup-Prager Eisenbahn .	1876	4	1	2	7	. .	. .	. .	. .	. .	. .
	1877	2	. . .	1	3	. .	. .	. .	. .	. .	. .
25. Vorarlberger Eisenbahn	1876	. . .	. . .	7	7	. .	. .	. .	1	. .	1
	1877	. . .	. . .	6	6	. .	. .	. .	. .	. .	. .
26. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn	1876	. . .	. . .	9	9	. .	. .	. .	. .	. .	. .
	1877	. . .	. . .	3	3	. .	. .	. .	.	. .	. .
27. Wiener Verbindungsbahn	1876	. . .	. . .	. . .	. . .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
	1877	. . .	. . .	. . .	. . .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
Summe II *b*) .	1876	152	45	553	750	. .	10	1	8	1	18
	1877	146	59	397	602	. .	4	. .	6	. .	10
Summe II .	1876	154	45	579	778	. .	10	1	8	1	18
	1877	147	61	419	627	. .	4	. .	6	. .	10
Total-Summe .	1876	231	67	837	1.135	. .	18	2	14	2	32
	1877	187	68	578	833	. .	4	. .	14	. .	18

Bahnunfälle																			
Es verunglückten																			
Bahnbedienstete								Dritte Personen								Im Ganzen Personen	
unverschuldet bei einem aussergewöhnlichen Ereignisse		in Folge eigener Unvorsichtigkeit		bei Bau- und Werkstättarbeiten und anderen mit dem Betriebe nicht direct zusammenhängenden Geschäften		Zusammen		unverschuldet bei einem aussergewöhnlichen Ereignisse		in Folge eigener Unvorsichtigkeit		in selbstmörderischer Absicht		Zusammen			
getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
. .	. .	. .	1	. .	2	. .	3	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	3
. .	. .	1	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .
. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	1	. .	2	. .	2	. .
. .	. .	. .	2	. .	. .	. .	2	. .	. .	. .	1	3	. .	3	1	3	3
. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	2	. .	. .	. .	2	. .	4
. .	. .	5	9	. .	4	5	13	. .	1	6	3	4	1	10	5	15	·19
. .	. .	4	5	. .	2	4	7	. .	. .	2	6	9	1	11	7	15	16
. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	1	. .	. .	. .	. .	1	. .	1	. .	1	1
. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	1	. .	. .	1	. .	. .	. .	1	. .	1	1
1	1	. .	1	. .	. .	1	2	. .	. .	. .	. .	1	. .	1	. .	2	2
. .	2	. .	1	. .	. .	. .	3	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	5
. .	. .	1	2	. .	. .	1	2	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	1	1	3
. .	. .	6	2	. .	1	6	3	. .	. .	. .	1	2	. .	2	1	8	4
. .	5	1	1	. .	. .	1	6	. .	. .	3	. .	1	. .	4	. .	5	6
. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	1	. .	1	. .	1	1
. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	1	. .	2
. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1
. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	1	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1
. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1	. .	. .	. .	1	. .	1	. .
. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
. .	. .	. .	3	. .	. .	. .	3	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	3
2	16	48	112	12	45	62	173	.	5	30	23	31	3	61	31	124	222
3	19	38	94	5	46	46	159	2	1	24	32	38	6	64	39	110	208
2	16	48	115	12	47	62	178	. .	5	31	23	31	3	62	31	125	227
3	19	38	94	5	51	46	164	2	1	24	34	41	7	67	42	113	216
3	19	77	157	13	54	93	230	1	7	45	37	47	7	93	51	188	313
3	20	50	139	5	57	58	216	2	6	38	48	48	8	88	62	146	296